T
302



KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK
0242 9337

JAARBOEK

VAN DE

KONINKLIJKE MARINE.

1912/1
13

T 502.

JAARBOEK

VAN DE

KONINKLIJKE MARINE.

1910—1911.

Uitgegeven door de zorg van het Departement van Marine.

KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK

'S GRAVENHAGE,
DE GEBROEDERS VAN CLEEF.
1912.

INHOUD.

Bladz.

Bestuur en Algemeene Zaken 1
Reisrapporten 3
1°. de *De Zeven Provinciën* van Nederland naar Oost-Indië 6
2°. de *Tromp* van Nederland naar Oost-Indië . . 31
3°. de *Koningin Regentes* van Oost-Indië naar Nederland 34
4°. de *Noordbrabant* van Oost-Indië naar Nederland 38
5°. de *Friesland*, reis in den Atlantischen Oceaan en in de Middellandsche Zee 46
6°. de *Gelderland*,
a. oefeningstocht in den Atlantischen Oceaan. 58
b. reis naar Sheerness en terug, met Z. K. H. den Prins der Nederlanden 75
7°. de *Heemskerck*,
a. oefeningstocht naar de Middellandsche Zee 80
b. reis naar Spithead en terug 89
8°. de *Kortenaer*,
a. reis naar Dublin en terug 96
b. oefeningstocht in de Noordzee 101
9°. de *Evertsen*,
a. oefeningstocht in den Noord-Atlantischen Oceaan 105
b. oefeningsreis naar Schotland 111
Materieel en Rijkswerven 117
's Rijks werf te Amsterdam 117
's Rijks werf te Willemsoord 127
's Rijks werf te Hellevoetsluis 133
Verslag betreffende de herhalings- en teekenschool aan 's Rijks werf te Amsterdam 138
Verslag omtrent het onderricht, gegeven aan de Burgeravondschool te Helder aan leerlingen van 's Rijks werf te Willemsoord 140
Verslag over den teekencursus aan 's Rijks werf te Hellevoetsluis 141

Bladz.

Scheikundig laboratorium te Amsterdam 143
Belangrijke werkzaamheden en leveringen door particulieren 150
Maatregelen met betrekking tot het materieel, genomen van 1 October 1910—1 October 1911 . 151
Stoomwezen 153
Artillerie 157
Proeven op het gebied der artillerie aan boord Hr. Ms. *Bellona* 161
Torpedodienst 162
Personeel 170
Verslag omtrent het beheer der uitspanningslectuur bij de Koninklijke Marine 172
Voeding, kleeding en verpleging 174
Loodswezen, betonning, bebakening, verlichting en stormwaarschuwingsdienst 178
Verslag omtrent de werkzaamheden verricht aan het Proefstation van 's Rijks kustverlichting te Scheveningen 180
Hydrographie 185
Opleidingen:
Opleiding van jongens tot matroos 188
" " matrozen der 3de klasse en lichtmatrozen te Willemsoord . . . 190
" " matroos tot kwartiermeester . . . 196
" " geweermakers 197
" " monteurs 198
Verslag betreffende de werfdivisie 200
" over den dienst der draadlooze telegrafie, de opleiding der officieren voor dien dienst, de opleiding tot seiner der 1ste klasse en die der miliciens-kustwachter 205
Opleiding tot korporaal-konstabel en tot kanonnier 207
" van het personeel der Koninklijke Marinereserve 209
Statistische opgaven:
Sterkte van het korps officieren 212
" " " personeel onderofficieren en mindere schepelingen 214
" " " korps Mariniers 220

Bladz.

Sterkte van het personeel van den Marine-stoomvaartdienst 222
„ „ „ personeel der Koninklijke Marinereserve 223
Mutatiën bij de officieren der zeemacht gedurende het jaar 1910 224
Mutatiën bij de machinisten, onderofficieren en mindere schepelingen der zeemacht gedurende het jaar 1910 226
Opgaven betreffende aanneming en verloop van onderofficieren en minderen 234
Opgave betreffende het verloop der bij de zeemacht aangenomen jongens 234
Staat, aanwijzende het aantal jongens beneden de 16 jaar, dat zich tot indiensttreding bij de zeemacht heeft aangemeld, met opgave hoeveel er van zijn aangenomen of afgewezen 235
Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord 236
Opleiding van adspirant-administrateurs 237
„ „ „ machinisten 238
Staat van ontvangen en afgegeven gelden en boekjes betreffende de Rijkspostspaarbank ten dienste van het personeel der Koninklijke Marine 239
Opgave van het bedrag der in elk jaar belegde en afgegeven gelden en van het aantal der in elk jaar genomen en afgegeven boekjes . . . 240
Overzicht van de jaarlijksche toeneming van de spaarbankboekjes en de belegde gelden, alsmede van de afgifte der boekjes en de terugbetaalde gelden 241
Klachtzaken bij de Koninklijke Marine 242
Staat van gestraften 244
Staat van opgelegde straffen 245
Overzicht van het aantal beloodste en niet beloodste vaartuigen 246
Opgaaf van het aantal mindere geëmployeerden, werklieden en leerlingen van de verschillende vakken op de drie werven in dienst 247
Algemeen overzicht der schepen en vaartuigen van oorlog 249

Bladz.

Staat van de actieve zeemacht op 1 October 1911 282
Overzicht der binnenslands in dienst zijnde schepen 285
West-Indië 287
Oost-Indië 302
Personeel 302
Materieel 306
Artillerie 312
Torpedodienst 322
Uitspanningslectuur 323
Kustverlichting, bebakening, loodswezen, havendepartementen en hydrographie 323
Nederlandsch eskader in Oost-Indië 326
Algemeene diensten 332
Draadlooze telegrafie 340
Reis van de *De Ruyter*, *Hertog Hendrik* en *Koningin Regentes* naar Australië 343

Bestuur en Algemeene Zaken.

Het beheer over het Departement van Marine werd gedurende het tijdvak, waarover dit verslag loopt, gevoerd door den Vice-Admiraal J. WENTHOLT.

Op de gemeenschappelijke voordracht van de Ministers van Oorlog en van Marine werd bij Koninklijk Besluit van den 5den October 1910 (Staatsblad n°. 298) een eereteeken voor belangrijke diensten, in of jegens de Vereeniging „het Nederlandsche Roode Kruis" bewezen, ingesteld.

Het eereteeken zal den naam dragen van „Medaille van het Roode Kruis".

Deze medaille zal zijn van glimmend zilver, cirkelrond, met een middellijn van 33 mM., omgeven door een verheven rand, aan de binnenzijde bezet met fijne parelpunten. Aan de voorzijde zal zij, op matten grond, een kruis vertoonen in rood email, met verheven glimmend zilveren rand, waarvan de armen, den zilveren rand medegerekend, eene lengte zullen hebben van 23 mM.

De keerzijde zal, op glimmenden grond, het randschrift vertoonen: „Voor trouw en toewijding", en daarbinnen, op het midden der medaille, het jaartal „1867", zijnde het jaar der instelling van het Nederlandsche Roode Kruis door wijlen Zijne Majesteit Koning WILLEM III.

De medaille zal worden gedragen aan een zilveren koningskroon met effen rood lint, ter breedte van 38 mM.

Het is niet geoorloofd het lint zonder de medaille te dragen.

Bij de Wet van den 7den Januari 1911 (Staatsblad n°. 5) werd de naleving der conventie voor de verbetering van het lot der gewonden en zieken in de legers te velde, den 6den Juli 1906 te Genève gesloten, verzekerd.

Bij Koninklijk Besluit van den 14den Augustus 1911 (Staatsblad n°. 277) werd op de gemeenschappelijke voordracht van de Ministers van Oorlog en van Marine de „Instructie voor de Commandanten van onderdeelen en van forten in de liniën en stellingen voor tijden van oorlog of van oorlogsgevaar" vastgesteld.

Reisrapporten.

Gedurende het tijdvak van den 1sten October 1910 tot den 1sten October 1911 waren de navolgende schepen in buitenlandschen dienst:

Hr. Ms. pantserschepen *De Zeven Provinciën* en *Tromp* werden respectievelijk op 6 October 1910 te Amsterdam en 18 October 1910 te Willemsoord in dienst gesteld, met bestemming naar Oost-Indië. Laatstgenoemde bodem aanvaardde de reis op 15 November 1910 en bereikte 27 December d.a.v. zijne bestemming. Op deze reis werd te Algiers, Port-Saïd, Perim en Colombo vertoefd. Eerstgenoemd schip vertrok op 21 November 1910 uit Willemsoord om via de Kaap de Goede Hoop de bestemming op te volgen. Ter aanvulling van den kolenvoorraad en voor vlagvertoon werd achtereenvolgens te Las Palmas, Freetown, Monrovia, Banana, Angra Pequeña, Kaapstad, Durban en Mahé enkele dagen verbleven. Op 25 Februari 1911 kwam het schip te Tandjong-Priok aan.

In verband met de uitzending van deze schepen werden Hr. Ms. pantserschip *Koningin Regentes* en Hr. Ms. pantserdekschip *Noordbrabant* op 30 December 1910 uit Indië huiswaarts gezonden. Hr. Ms. *Koningin Regentes* viel 13 Februari 1911 te Nieuwediep binnen en werd 4 Maart d.a.v. te Amsterdam uit dienst gesteld. Op de terugreis waren Colombo, Aden, Port-Saïd en Cartagena bezocht. Na Colombo, Perim, Port-Saïd en Malta te hebben aangedaan, kwam Hr. Ms. *Noordbrabant* op 8 Februari 1911 te Nieuwediep aan en werd den 22sten dier maand te Willemsoord in dienst opgelegd.

Hr. Ms. pantserdekschip *Friesland* koos 22 October 1910 zee voor een oefeningstocht met de adelborsten der 2de klasse, 3de afdeeling. Een bezoek werd gebracht aan Santa Cruz de Teneriffe, Cadix en Tunis, waarop 20 December d.a.v. weder te Willemsoord werd teruggekeerd. Hr. Ms. *Friesland* werd 1 Februari 1911 uit dienst gesteld. In plaats van dit pantserdekschip werd voor de vormingsreizen met adelborsten en jeugdige schepelingen aangewezen het zusterschip *Gelderland*. Voor het doen der eerste vormingsreis vertrok deze bodem den 8sten April 1911 van Nieuwediep. Deze reis werd tevens benut om Hr. Ms. gezant te Tanger naar enkele Marokkaansche kustplaatsen over te voeren. Op deze reis werd een bezoek gebracht aan Cadix, Las Palmas en Gibraltar, terwijl enkele malen Tanger werd aangedaan. Het schip keerde 8 Juni 1911 te Nieuwediep terug.

Den 18den Juni 1911 werd door de *Gelderland* Rotterdam verlaten om Z. K. H. den Prins der Nederlanden, Hertog van Mecklenburg, over te voeren naar Sheerness, waar in den morgen van den 19den werd aangekomen. Tijdens de feesten ter gelegenheid van de kroning van het Engelsche Koningspaar werd te Sheerness verbleven. Na embarkement van Z. K. H. werd den 28sten Juni weder naar Nederland teruggekeerd, den 29sten te IJmuiden binnengeloopen en vandaar teruggekeerd naar Willemsoord.

Den 9den Januari 1911 vertrok Hr. Ms. pantserschip *Heemskerck* van Nieuwediep, ter aanvaarding van eene oefeningsreis met de zeemiliciens in den Noord-Atlantischen Oceaan en de Middellandsche Zee. Op dezen tocht werden Malaga en Cadix bezocht, terwijl Las Palmas werd aangedaan om een onderofficier in te schepen, die aldaar wegens ziekte van Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* was achtergebleven. Den 6den Maart 1911 keerde de *Heemskerck* te Willemsoord terug. Den 17den Juni 1911 vertrok

Hr. Ms. *Heemskerck* van Willemsoord ter bijwoning van de vlootrevue te Spithead, ter gelegenheid van de kroning van den Koning en de Koningin van Engeland. Den 19den Juni ter reede Spithead aangekomen, werd, na afloop van de feestelijkheden, den 28sten de reede weder verlaten en de terugreis naar Willemsoord aanvaard, waar den 29sten Juni ter reede werd geankerd.

Op 16 Februari 1911 werd Hr. Ms. pantserschip *Piet Hein* te Willemsoord in dienst opgelegd en met dien datum vervangen door Hr. Ms. pantserschip *Kortenaer*. Dit pantserschip vertrok op 23 Mei 1911 naar zee voor eene oefeningsreis in den Noord-Atlantischen Oceaan en bereikte op den 30sten d.a.v. Dublin. Den 6den Juni weder vandaar vertrokken, keerde Hr. Ms. *Kortenaer* den 13den weder te Willemsoord terug. Den 3den Augustus 1911 werd voor de tweede maal Willemsoord verlaten tot het maken van een kruistocht, waarop van 10—17 Augustus een bezoek werd gebracht aan Christiania, terwijl den 24sten Augustus weder in Nederland werd teruggekeerd.

Hr. Ms. pantserschip *Evertsen* koos op 26 Mei 1911 zee voor een tocht in de Noordzee en kwam den 28sten d.a.v. te Flekkefjord, welke plaats 2 Juni werd verlaten. Na van 7—12 Juni te Christiania te hebben vertoefd, keerde deze bodem den 15den Juni te Willemsoord terug. Den 17den Juli wederom van Willemoord vertrokken voor het maken van een kruistocht, werd den 20sten Invergorden bereikt, waar men tot den 25sten d.a.v. vertoefde. Na nog van 29 Juli—4 Augustus een bezoek te hebben gebracht aan Aberdeen, keerde dit schip naar Nederland terug en viel 8 Augustus te Willemsoord binnen.

1°. De Zeven Provinciën.

Commandant: Kapitein ter zee F. Bauduin.

Van Nederland naar Oost-Indië.

1°. Nautisch gedeelte.

Maandag 21 November 1910, 's morgens te 10 uur 15 min. met stil water, verliet dit schip de haven van Nieuwediep en stoomde, na ter reede de vlag van den schout-bij-nacht, directeur en commandant der Marine te Willemsoord, met 13 schoten gesalueerd te hebben, door het Schulpengat naar de Noordzee, koers stellende naar de Noord-Hinder. Het weder was vrij ruw. Op de A.M. seinde een tegenliggende Duitsche viermaster U.Z.K. (slingerlatten), waarschijnlijk bedoelende Q.Z.K. (wat is uwe lengte). Door dit verkeerde sein duurde het te lang alvorens behoorlijk antwoord kon worden gegeven en werd toen teruggestoomd, teneinde de gevraagde lengte op geven. Achtereenvolgens werden de Noord-Hinder, Sandettie-bank en Varne aan B.B. gepasseerd en den volgenden morgen Dungeness met vrij dikken mist. In het Kanaal werd goed weer aangetroffen, nu en dan zeer heiig en mistig. Op den A.M. te 2 u. 3 m. werd Catharina-point gepasseerd en koers gesteld op de gronden. In de golf van Biscaye was het vrij dik weer met regen. Ouessant werd op pl.m. 34 mijl en Kaap Finistère op pl.m. 67 mijl gepasseerd en vandaar koers gesteld op Gran-Canaria. Daar met drie ketels stoomende niet meer dan 10 mijl kon behouden worden en daarmede Maandagnacht La-Luz bereikt zou worden, werd Zondag 27 November geminderd tot 65 slagen, 8 mijl, en Maandag tot 55 omwentelingen, 7 mijl, ten einde op een geschikten tijd 's morgens de haven aan te doen.

Dinsdag 29 November te 9 uur V.M. werd, nadat op de buitenreede het Spaansche gouvernement met 21 schoten was gesalueerd en dit saluut met een gelijk aantal schoten van den wal was beantwoord, op loodsmansaanwijzing de binnenhaven ingestoomd en aldaar voor S.B.'s anker geankerd en het schip achteruit op eene boei gemeerd.

Den 5den December, na het sluiten der rekeningen, werd te 1 uur A.M. het anker gelicht, de achtertrossen losgegooid en de haven uitgestoomd. Daar het nemen van een loods niet verplichtend is, werd dit niet gedaan. Op bekwamen afstand werd nu het eiland Gran-Canaria gerond en koers gesteld langs de Afrikaansche kust, die op ongeveer 75 mijl werd gehouden, teneinde vrij te blijven van de nu aldaar veelvuldig voorkomende mistigheid en heete oostenwinden (Harmatan).

Op dezen en later zelfs op grooteren afstand van de kust, werd steeds door zuidelijke stroom ondervonden. Achtereenvolgens werden

Kaap Blanco en Kaap Verde gerond en den 10den op den A.M. koers gesteld op Sierra-Leone. Zooveel mogelijk werden observaties genomen; wat zeer noodig bleek, daar vrij veel stroom werd ondervonden om de Oost en niet N.W., zooals te verwachten was volgens de kaart. Te 1 uur 's nachts werd 28 vaam aangelood en geminderd tot 6 mijl, om niet te vroeg ter reede te komen.

Op het lood en verbeterd bestek werd Sierra-Leone in de richting Z.O.t.O. magnetisch gebracht en daarop aangestuurd. Te 9 uur V.M. kwam zeer flauw land in 't zicht vooruit en bleek dit later de kaap te zijn; het hooge land was veel later eerst zichtbaar, de afstand was toen slechts 10 mijl. Op de aanwijzingen uit den Africa-pilot werd zeer gemakkelijk op de plaats der oorlogschepen ter reede geankerd voor 30 vaam van B.B.'s anker in 11 vaam water.

6 December kwam het schip binnen den Noorderkeerkring.

Den 15den December, 's morgens tegen 6 uur, werd de reede van Freetown verlaten om den volgenden dag op den V.M. te Monrovia te kunnen aankomen. Op het lood en observaties en later op zicht werd met de aanwijzingen uit den Africa-pilot gemakkelijk de ankerplaats ter reede Monrovia gevonden en aldaar te 11 u. 30 m. des V.M. geankerd. Den 19den December te 6 uur D.W. werd het anker gelicht en die reede verlaten. Na eerst ongeveer 70 mijl Zuid R.W. te hebben gehouden om vrij te komen van Kaap Palmas, werd koers gesteld op de monding van de Congo. Met 75 slagen liep het schip nu gemiddeld minder onder dezelfde omstandigheden dan vroeger en is dit waarschijnlijk te wijten aan het zwaar in den kop liggen, hetwelk een gevolg was van de noodzakelijkheid om het midden-achterkolenruim leeg te stoken, daar hier vrij hooge temperaturen pl.m. 60 C. voorkwamen.

Den 24sten 's morgens vroeg, op ongeveer 500 mijl van de monding van de Congo, was het blauwe water van den equatoriaalstroom reeds vuil groen geworden en de temperatuur van het zeewater 1° afgenomen door den invloed van het uitstroomend zoetwater van de rivier.

Zondag 25 December 's avonds werd de vaart verminderd tot 8 mijl om niet te vroeg te Banana aan te komen. Maandag, op de D.W., bleek uit de observaties en loodingen, dat er harde stroom om de Noord en West werd ondervonden, en daar het zaak is de zuidelijke oever aan te loopen, werd Zuid gekoerst en op het lood de geul van de Congo overgestoken, waarbij men van 40 vaam op 300 vaam komt. Ongeveer 10 uur werd land zichtbaar en de reede van Banana, volgens de aanwijzingen in den Africa-pilot, gemakkelijk gevonden en bereikt.

Daar de diepte op den drempel van Banana Creek slechts 17 voet bij laag water bedraagt, het verval bij springtij slechts 6 voet is en het schip vol kolen in zoet water 22 voet diep gaat, seinde ik voor de tonnen om een loods en stuurde het schip ondertusschen om de Zuid,

teneinde op de plek te komen, waar men ankeren kan en die dan nog zoo dicht mogelijk bij Banana ligt, dat wil zeggen, toch nog 3 zeemijl van de factorij en 2 mijl van de buitenste ton. Op dit traject raakte het schip geheel zijn stuur kwijt en werd totaal onhandelbaar; machines tegen elkaar in, of een alleen, noch roer aan boord, gaven iets om het den gewilden kant uit te brengen, hetgeen geheel geweten moet worden aan de verschillende zeer harde onder- en bovenstroomen. Daar het schip met den stroom naar buiten dreef, stopte ik om op die wijze van deze plek af te komen. Een loods kwam nu met een vrij groot stoomloodsvaartuig aan boord en zeide dan ook dat, hoewel de diepte daar goed was, ankeren onmogelijk was wegens den zwaren stroom; daar het schip volgens de nieuwste opmetingen ook niet over den drempel in Banana-Creek kon en te Boma geene kolen zijn te krijgen, was het eenigste om te ankeren beoosten Bulambemba-punt, zooals trouwens ook in den Africa-pilot wordt opgegeven. Hier is vlak onder den wal een smalle strook, die niet te diep is, waar voor twee ankers wegens den sterken stroom geankerd werd. Banana is van hier niet te zien en de afstand 4 mijl, waarbij nog een flinke tegenstroom van 2 tot 5 mijl bij terugkomst te wachten is.

Nadat de consul aan boord was gekomen en mededeelde, dat het hem onmogelijk zou zijn om op die ligplaats kolen te leveren (mijn telegram uit Monrovia of kolen te krijgen waren, was eerst 8 dagen na de verzending in zijne handen gekomen en dus niet meer beantwoord) dat bovendien in Banana-Creek op den drempel zachte modder was en er zeker geene bezwaren bestonden om met hoog water in of uit te stoomen, vooral daar wij toch niet vol kolen zouden kunnen laden, besloot ik den volgenden morgen met hoog water de kreek in te varen. Dit geschiedde zeer gemakkelijk en eene goede ankerplaats voor 24 vaam van één anker werd iets benoorden de Hollandsche factorij gevonden, daar de Duitsche kanonneerboot *Panther* op de beste plaats juist beoosten de factorij ten anker lag. Na dien dag kolen geladen te hebben besloot ik den volgenden dag naar Boma op te stoomen. Daar de reis daarheen minstens 7 uur duurt en het eerst om 2 uur N.M. hoogwater was, besloot ik, in overleg met den chef van den loodsdienst, om 's morgens te 10 uur, wanneer de vloed reeds goed begon door te staan, te trachten over den drempel te stoomen. Het varen 's nachts op de rivier is namelijk niet mogelijk. Het uitstoomen gelukte zeer goed; wel ging het schip een paar voet door de zachte modder, doch volle kracht bleef het schip toch vaart loopen.

Door het gouvernement werd de chef der loodsen tot onze beschikking gesteld, daar het onmogelijk is zonder loods de rivier op te varen; ook had ik van den hydrografischen dienst een bericht ontvangen, dat den 20sten December alle diepten opnieuw waren opgemeten en

24,6 voet bij laag water het allerminste was. Zonder moeite werd met 13 mijls vaart de zeer bochtige zwaar stroomende rivier opgevaren en tegen 5 uur N.M. Boma bereikt. Daar er een stoomschip aan de pier lag, werd op pl.m. 100 M. uit den wal geankerd voor 45 vaam van S.B.'s anker. Men heeft dan echter nog te veel last van den fellen stroom, het schip giert geweldig en loopt in den ketting of rukt er met veel vaart aan; het is daarom de gewoonte aan B.B. een tros op den wal te zetten en daarmede ten eerste het schip meer uit den stroom te halen, die onder den wal niet meer loopt, en ten tweede om het gieren te beletten. Tot tegen den wal blijft het 28 en 40 voet diep. Twee ankers kan men niet uitbrengen, daar B.B.'s op zoo'n steile helling zou komen te liggen, dat het niet zou houden. Het schip gierde toch nog eenigszins en 's avonds brak de ketting aan den wal, waar de tros op bevestigd was. Deze werd nu wederom uitgebracht en aan een boom bevestigd; korten tijd later werd de boom omgehaald, waarop twee trossen op dikke boomen werden uitgebracht en tevens meer ketting werd gestoken en dichter in den wal werd gehaald. Nu lag het schip zeer rustig; den volgenden middag echter toen de zeebries vrij hard doorkwam naar S B. achteruit, zwaaide het schip, dat nu buiten den harden stroom lag, naar den wal tegen het gouvernementsvaartuig *Hirondelle*, dat aan een steiger gemeerd lag; gelukkig bleef de averij bij 2 verbogen tentstutjes van de *Hirondelle*. De trossen werden afgevierd en S.B.'s ketting ingedraaid, waardoor het schip weer op stroom kwam te liggen. Het gieren begon nu echter weer en 's avonds braken de beide trossen. Ik liet toen geen trossen meer uitbrengen, doch het schip alleen achter het anker liggen, waarbij bleek dat het gieren en oploopen geen bezwaar opleverden.

Den 30sten te 10 uur 's morgens werd het anker gelicht en de rivier afgestoomd met 10 mijls vaart. Alleen op het nauwste en ondiepste gedeelte, dat aan weerszijden door boeien is aangegeven en dat ook zeer bochtig is, het zoogenaamde kanaal van Fetish-rock, werd heenstoomende en terugstoomende halve kracht geloopen. Te 1 u. 30 m. A.M. was Banana weer bereikt en werden de consul en loods aldaar aan het loodsvaartuig afgezet. Langs Padron-Point werd de Congo uitgestoomd en buiten koers 190° R.W. bepaald, 60 mijl buiten de kust.

De volgende abuizen werden in de Engelsche Admiraliteitskaarten opgemerkt:

1°. De verschillende punten op kaart 604 verschillen pl.m. 2′ 20″ in lengte met die op kaart 625 bij gelijke breedte.

2°. Op kaart 604 staat abusievelijk genoemd Padron-Point, het licht op die kaart liggende op 6° 7′ Z.B. en 12° 13′ 40″ O.L. Het licht van dien naam is 5 mijl N.O. daarvan op pl.m. 6° 4′ 20″ Z.B en 12° 17′ 10″ O.L.

Op dit traject werd hooge deining met zee en harden Z.Z.O. wind ondervonden, zooals ook hier bijna altijd te verwachten is. Op de D.W. van 5 Januari 1911 werd, afgaande op de dien nacht nog verkregen observaties, koers gesteld op Angra-Point. Het is zeer lastig zich hier te verkennen en land aan te doen, — mist en heiigheid beletten goede observaties te nemen en maken het land op korten afstand onzichtbaar, terwijl vrij veel stroom de positie van het schip onbekend maakte. Te 9 uur V.M werd land gezien en hevige branding, zonder land, en na eenigen tijd kon ik vrijwel uitmaken dat dit Ichabo met de Marshall-reven moest wezen. Dicht in den wal stoomende, ten einde steeds het een of ander punt in 't zicht te kunnen houden, wat met de voortdurend overdrijvende mistbanken niet altijd gemakkelijk was, kwam eindelijk te 10 u. 15 m. V.M. een vuurtoren vooruit op korten afstand in 't zicht en kort daarop Diaz en Angra-Point. Volgens de zeilaanwijzingen in den Africa-pilot werd nu gemakkelijk eene goede ankerplaats bereikt in 6 vaam water in Angra-baai en aldaar voor B.B.'s anker en 30 vaam ketting geankerd.

Den 4den Januari kwam het schip buiten den Zuiderkeerkring.

In den Africa-pilot blijkt verkeerd opgegeven, dat de Angra-baai de eigenlijke haven is; wel is waar ligt een groot gedeelte van het stadje naar die baai toegekeerd, doch de aanlegplaatsen en ankerplaats voor minder diepgaande schepen zijn alle in Rorbert-haven. Door de snel en veelvuldig opkomende mistbanken is het zaak de sloepen altijd met kompas, dreg en lood uit te rusten en goed de koersen te observeeren van het schip naar ingang Rorbert-haven en vandaar naar aanlegplaats. In den avond werden, bij mist, door het zoeklicht aan boord de boeien en ingang Rorbert-haven verlicht en kon zoodoende de stoomsloep haar weg vinden.

Den 6den Januari te 6 u. 30 m. D.W. werd de Angra-baai verlaten en naar zee gestoomd. Op een 1000 M. uit den wal zijnde kwamen weer mistbanken op en het zou, indien men daar onder die omstandigheden land maakte, zeer moeilijk zijn geweest zich te verkennen; men zag duidelijk de branding en een gedeelte rots, terwijl van den vuurtoren, 10 M. hooger, of van de toppen der rotsen en heuvels niets te zien was. Gedurende ons verblijf werd het buitengewoon met het weer getroffen; gewoonlijk waait een stijve Z.O. bries met veel zand en onaangenaam koud weer. Nu was het stil, soms een flauw briesje uit N. en W. en overdag mooi helder weer geweest. Ook staat er gewoonlijk hooge deining in de baai en soms zee, terwijl nu alles geheel kalm was.

Op de D.W. van den 8sten werd land gezien en verkend voor Dassen-eiland. Tegen 11 uur werd de reede van Kaapstad bereikt; reeds ver in zee was een loods ons tegemoet gezonden, die echter eerst ter

reede het schip kon bereiken. Hij bracht het schip onmiddellijk in de Victoria-docks, waar langszijde van een steiger werd gemeerd, nadat ook de haven- en dokmeester aan boord waren gekomen.

17 Januari 1911, 's morgens 8 uur, was alles gereed om te vertrekken, toen door het lekken van de aanzetmachine van B.B.'s machine het schip 1½ uur werd opgehouden; te 9 u. 30 m. werd het dok verlaten en daarbuiten onmiddellijk de loods afgezet, waarna op 15—20 mijl de kust gevolgd werd, ten einde zoo weinig mogelijk invloed te ondervinden van den Agulhas-stroom, die zich in dit jaargetijde op zijn felst doet gevoelen. Den dag voor het vertrek was de barometer stadig aan gedaald en sloeg dan ook het weer geheel om. Direct buiten Tafelbaai stond hooge deining, weldra kwamen regen en harde wind en op het Kaapsche rif werd veel zee en wind ondervonden; daar beide echter achterin kwamen werd weinig tegenstand daarvan ondervonden. Tot voorbij Algoa-baai bleef het hard waaien, daarna werd het stil, met soms flauwe winden; de hooge deining bleef echter.

Bij het verlaten van de Tafelbaai werd rondgestoomd ter verificatie van de kompassen. Hierbij bleken de fouten van het standaardkompas zeer belangrijk veranderd te zijn, van een maximum van — 10° tot + 17°. De overige kompassen gaven weinig verschil met vroeger, zoodat voorloopig het voorste standaardkompas — ter onderscheiding hier „peilkompas" genoemd — als het goede werd gehouden. Op de E.W. gaven herhaald genomen azimuthen 11° verschil in fout met de op de A.M. bepaalde bij de voorliggende koers. Van nu af waren alle kompassen deze geheele reis geen oogenblik constant, van het peilkompas veranderde de fout in 3 dagen tijd op onregelmatige wijze van + 4° tot + 21°. Daar de navigatie hier geheel langs de kust voornamelijk op peilingen moest geschieden, kwam dit wel zeer ongelegen. De oorzaken zijn nog onbekend, terwijl eene goede bepaling der fouten bij andere koersen niet mogelijk was door de hooge deining.

Te ongeveer 5 uur A.M. werd op den 20sten Januari de reede van Durban bereikt. Onmiddellijk kwam een loods aan boord, die hier verplichtend is, en stoomde het schip de haven binnen. Op den drempel staat nu bij laag water 34 voet. In de prachtige binnenbaai werd met den boeg op een boei gemeerd.

Van het rondzwaaien van het schip op de boei in deze binnenbaai werd gebruik gemaakt om de fouten der kompassen te bepalen en bleken tot nu toe de laatst gevonden groote fouten constant te zijn gebleven. Na 24 uur stoomen in zee was echter de fout van het standaardkompas bij de voorliggende koers weer 2½° kleiner geworden.

Maandag den 30sten Januari, nadat de loods aan boord gekomen was, werd te 7 uur D.W. losgemaakt en de haven uitgestoomd, waarop de loods vertrok en koers gesteld werd naar het midden van Straat

Mozambique, Het eiland Europe werd in 't zicht geloopen, doch werd eerst gezien op een paar mijl afstand bij mooi zicht overdag, 's nachts zou men er waarschijnlijk niets van zien. De navigatie door Straat Mozambique was niet prettig, — harde wind, zeer harde buien, waarvan een gepaard ging met het dalen van den barometer tot 750 mM., hooge deining, veel zee, ongeloofelijke regenbuien, waarbij het water letterlijk bij bakken neerstroomde, slecht zicht, zeer variabele en harde stroom uit onbekende richtingen en daarbij veel reven en eilanden, die niet te zien zijn alvorens men er vlak bij is, en nergens lichten. Voegt men hierbij, dat de kompassen weer geheel onbetrouwbaar bleken en de fouten dagelijks veranderden, dan was het een geluk dat tusschen de buien door steeds goede observaties te krijgen waren. Met goed weer tusschen de eilanden Mayotte en Johanna doorstoomende, kwam dit laatste, dat meer dan 5000 voet hoog is, eerst op pl.m. 10 mijl in 't zicht en was op 5 mijl afstand nog niet in zijn geheel te zien; daarbij werd het eerste, dat toch ook ongeveer 2500 voet hoog is, in 't geheel niet gezien, terwijl er reven tot op 12 mijl afstand van de kust liggen.

Daar Mahé eerst den 8sten 's avonds laat bereikt zou worden, werd den 7den de vaart zoodanig geregeld, dat het schip op den V.M. van den 9den ter reede zou komen. Dit geschiedde bij mooi weer volgens de aanwijzingen van den Africa-pilot. Dicht bij de binnenreede kwam eerst de dokter aan boord en verleende practica en daarna een loods, die het schip naar de aangewezen plaats bracht, waar geankerd werd voor 80 vaam ketting en met drie trossen achteruit op de kade werd gemeerd.

Maandag 13 Februari 1911, te 4 uur N.M. gereed zijnde om te vertrekken, werd de loods aan boord genomen, het anker gelicht en de binnenhaven verlaten, waarna de loods werd afgezet en tusschen de boeien en reven door de baai werd uitgestoomd en benoorden St.-Anna om, koers werd gesteld tusschen de eilanden Recif en de Chunney-rotsen. Tegen 8 uur P.V. het rif verlaten hebbende, werd koers gesteld tusschen de Chagos-eilanden en Adu-Atol door. Van daar werd eerst Oost r.w. gestuurd, teneinde zoolang mogelijk van den oostelijken stroom te profiteeren en den 20sten naar Straat Soenda gehouden. Den 24sten 's avonds te 10 u. 20 m. werd het licht van Vlakken Hoek in 't zicht geloopen en aangezet tot 12 mijls vaart om bij dag de haven van Priok te bereiken. Den 25sten 's middags te 3 uur werd deze haven binnengeloopen, waarna de loods aan boord kwam, en werd het schip op de buitenste westelijke boeien gemeerd. Alvorens de haven binnen te loopen werd een saluut van 21 schoten afgegeven.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

Las-Palmas.

a. Over deze haven valt niets nieuws te vermelden; de beide havens en de reede waren overvol met stoomschepen, met het oog op de goedkoop te krijgen kolen.

b. Het klimaat en de wegen leenen zich uitstekend tot het maken van groote wandelingen, hetgeen dan ook eenmaal door het geheele vrij zijnde gedeelte der equipage met commandant, officieren en onderofficieren tot Atalaija werd gedaan, waarbij dan soep en het noodige commaliewant werd medegenomen.

c. Het aangekochte versch spek en vleesch was vrij goed; de aardappelen waren goed doch eenigszins waterig, terwijl de uien van zeer goede hoedanigheid waren.

Aangekocht werden verder:

55 ton voedingwater,
385.000 K.G. steenkolen,
200 L. benzine en
1 Liberiaansche vlag.

d. De gewone ceremonieele bezoeken werden met de militaire en civiele autoriteiten gewisseld.

Freetown.

a. Deze reede is zeer gemakkelijk aan te doen met de aanwijzingen uit den Africa-pilot. Er is goede ankergrond en men kan zeer veilig dichtbij zoowel als ver bij den wal liggen. Het aanleggen is zeer gemakkelijk aan steenen trappen. De plaats schijnt een zeer belangrijk strategisch punt te zijn, — er liggen 2 volle regimenten infanterie, verder artillerie en genie; naar men zeide zijn er vele nieuwe verdedigingswerken, waarvan echter van buitenaf niets te zien valt. Als handelsplaats schijnt het weinig te beteekenen te hebben.

b. De hulpmiddelen tot herstelling enz. zijn zoo goed als nihil. Uitstekend water hoog uit de bergen is er te krijgen. Het kolenladen gaat vrij vlug, uit prauwen over stellingen binnen boord; zijn er echter meerdere schepen, dan is dit niet het geval, — men kon ons tenminste den eersten dag niet bedienen, daar een ander schip moest laden. Vruchten en levensmiddelen zijn goed. IJs is er niet, evenmin electriciteit. De plaats levert weinig op, wandelingen zeer weinig, vermakelijkheden nihil, winkels zeer primitief. Voor de bemanning is er niets. De vriendelijke ontvangst van den gouverneur, den commandeerenden generaal en de officieren van het garnizoen gaf den officieren nog eenige gelegenheid tennis te spelen en uit dineeren te gaan.

c. De aangekochte aardappelen waren goed, doch waterig; het vleesch.

was goed, varkensvleesch werd door den waarnemenden consul afgeraden, daar dikwijls ziekte onder de varkens heerscht, en daarom niet aangekocht. Met de aangekochte aardappelen was de geheele voorraad van de plaats uitgeput. De uien waren zeer duur, bovendien van geene goede hoedanigheid en daarom niet aangekocht; andere groenten waren in eenigszins belangrijke hoeveelheid niet te krijgen.

d. Ter reede komende werd aldaar het Duitsche oorlogsschip *Eber*, corvetten-capitan LUSTIG aangetroffen. De gewone bezoeken werden gewisseld. De consul der Nederlanden, de heer NEWTON, was zwaar ziek en werd per eerstkomende gelegenheid geëvacueerd, zoodat het consulaat werd waargenomen door den 2den manager der zelfde firma — de Sierra-Leone coaling company — den heer TUNLEY.

Daar wij op Zondag ter reede kwamen, werd eerst Maandag-ochtend te 8 uur gesalueerd en alleen de officier van piket naar den wal gezonden om kennis van de aankomst te geven. Aan den civielen gouverneur Mr. GEORGE B. HADDON SMITH en den generaal-majoor R. O. F. HAMILTON werden door mij bezoeken gebracht, die, namens hen, werden beantwoord. Verder werd deelgenomen aan een diner bij den gouverneur en een dejeuner bij den generaal, terwijl aan boord een afternoon-tea als contra-beleefdheid werd gegeven.

Den 15den December werd 's morgens vroeg de *Balmoral Castle* verwacht, met Z. K. H. den Hertog van Connaught aan boord, op de terugreis van Kaapstad naar Engeland. De vooruitzichten op dit bezoek brachten veel leven in het plaatsje. Op verzoek van den gouverneur werd getracht in draadlooze communicatie met genoemd schip te komen, hetgeen in den avond van den 13den gelukte met het begeleidend oorlogsschip *Defence*. Van af dat oogenblik werd levendig over en weer getelegrafeerd en alle feestelijkheden door den gouverneur met Z. K. H. geregeld. Toen door den commandant van de *Balmoral Castle*, commodore WEYMAS, naar onze ankerpeiling werd gevraagd, gaf ik die op met de mededeeling echter, dat wij bij aankomst der schepen reeds van de reede vertrokken zouden zijn. Hierop kwam eene aan mij gerichte uitnoodiging, namens Z. K. H., om deel te nemen aan de lunch, welke Z. K. H. zich voorstelde te geven gedurende het verblijf alhier. Alvorens ik daarop kon antwoorden, kwam echter een ander bericht, waarbij Z. K. H. bijzonderen dank liet betuigen voor de verleende assistentie en Hoogstdeszelfs spijt uitte mij niet te zullen ontmoeten; blijkbaar hadden bovenstaande telegrammen elkaar aan boord gekruist.

Ik kon toen wel niet anders dan aan het medegedeelde voornemen om te vertrekken gevolg geven en seinde aan den commandant van de *Balmoral Castle* aan Z. K. H. te willen mededeelen, dat ik zeer vereerd was door de hooggewaardeerde uitnoodiging, doch, zooals

reeds was medegedeeld, door vroeger vertrek verhinderd was daaraan gevolg te geven, dat ik Z. K. H. eene voorspoedige thuisreis toewenschte en den commodore dankte voor diens goede wenschen.

Door den gouverneur werd mondeling en schriftelijk bijzonder dank betuigd voor de verleende hulp.

Even na het passeeren van Kaap Siera-Leone kwam de *Balmoral Castle* met den Engelschen standaard aan den grooten top in 't zicht, gevolgd door de *Defence*. Op bekwamen afstand werd een saluut van 21 schoten afgegeven met de Engelsche vlag aan den grooten top en, bij het passeeren dichtbij, geparadeerd en gejoeld. Door de *Balmoral Castle* werd internationaal geseind: „Ik wensch U een aangenamen overtocht", waarvoor door mij op dezelfde wijze bedankt werd. Het oorlogsschip *Defence* salueerde met de vlag, hetgeen onmiddellijk beantwoord werd.

Monrovia.

a. Hiervan valt niets nieuws te vertellen; de ankerplaats ter reede is gemakkelijk te bereiken op de aanwijzingen van den Africa-pilot, goede ankergrond, doch zeer ver uit den wal, pl.m. 1800 M. Het schip, lag zoo dicht mogelijk bij de sloepengeul over den drempel. Gedurende het verblijf was het bijna windstil en mooi weer, toch kon het schip, vooral wanneer het met den stroom dwars van de deining zwaait, zwaar slingeren. De diepte op de baar is gewoonlijk te gering voor onze sloepen; de branding en krullers waren in dit seizoen van weinig beteekenis; er stond echter meestal juist bij dien ingang een zeer zware stroom. De communicatie met den wal moest met een boot, bemand met Kroe-negers, onderhouden worden, terwijl een „headman" als loods genomen werd voor de keeren, dat de eigen vlet gebruikt werd, daar de boothuur zeer duur is, — 15 shilling voor iederen tocht.

De plaats is van geen strategische waarde. De handel is zeer gering, de reede is geheel open.

b. De hulpmiddelen hier bedoeld zijn nihil. Op verzoek van den waarnemend consul werd niet door de bemanning gepassagierd, daar men bevreesd was voor onaangenaamheden met de bevolking, die hier als een vrij volk al spoedig geraakt zou zijn door eene wijze van behandeling, zooals die, welke dikwijls door mindere schepelingen aan inboorlingen van koloniën wordt aangedaan. Daar echter de plaats absoluut niets ter ontspanning aanbiedt en de communicatie voor een groot aantal menschen onmogelijk is, had ik reeds besloten hier niet te laten passagieren.

c. Geene aankoopen werden gedaan.

d. Daar in de lijst van plaatsen, waar saluutbatterijen zijn (Deel I, Hoofdstuk II) Monrovia of Liberia niet eens genoemd wordt en ik te Freetown daaromtrent geene betrouwbare gegevens kon krijgen, werd

eerst gesalueerd toen mij door den havenmeester en den waarnemend consul was medegedeeld, dat het saluut beantwoord zou worden, hetgeen ook geschiedde.

Door afwezigheid van den consul, die in Nederland is, werden de zaken waargenomen door den heer W. REILINGH, employé bij de Oost-Afrikaansche Compagnie. Als antwoord op mijn plan om den President en de overige hooge autoriteiten een bezoek te brengen, kwam eene invitatie van Zijne Excellentie voor mij en 5 officieren om de lunch te komen gebruiken. Aldaar werden alle ministers en opperste autoriteiten aangetroffen. Op dringend verzoek van den President werd de muziek van boord medegenomen om onder tafel te spelen en had het bepaald een slechten indruk gemaakt, indien wij geen muziek gehad hadden; gelukkig beantwoordde dit korps, dat nog den laatsten dag vóór 't vertrek van het schip uit particuliere bijdragen was opgericht, geheel aan het beoogde doel.

Aan boord werd een afternoon-tea gegeven, waartoe in overleg met den waarnemend consul alle autoriteiten met familie uitgenoodigd werden. Z. E. de President liet zich op het laatst verontschuldigen, daar hij, zooals mij reeds was medegedeeld, zwaar aan zeeziekte leed. De vice-president en de secretary of State kwamen echter officieel in zijne plaats. Niettegenstaande het reeds zonsondergang was geweest, werden deze autoriteiten bij hun vertrek van boord met 19 schoten gesalueerd, daar mij onderhands te kennen was gegeven, dat men er bepaald zeer op gesteld zou zijn.

Banana.

a en *b*. Banana-Creek is zeer gemakkelijk in en uit te loopen, wel veranderen de in den Africa-pilot opgegeven merken, doch de drie zwarte boeien worden goed langs de diepe geul gehouden. Men is van plan het volgend jaar drempel en kreek flink uit te baggeren, zoodat diepgaande schepen ook binnen kunnen komen. Als strategisch punt heeft Banana nu geen waarde, verdedigingswerken komen er niet voor. Men ligt er zeer veilig en zeer goed; er is weinig stroom en goede houdgrond. De plaats is verder van weinig beteekenis. Het geheel bestaat uit een smalle zandstrook, grootendeels behoorende aan de Nieuwe Afrikaansche Handels Vennootschap, waarop haar centraalkantoor, werf, kolendepôts, magazijnen en huizen. Verder is er een huis van den commissaire du district, een loodshuis en nog een paar gebouwtjes. Eene eigenlijke plaats is er niet. Verversching is er niet te krijgen en biedt de plaats niets ter ontspanning aan, zelfs geene wandelingen. Bovengenoemde Vennootschap had pl.m. 600 ton kolen in voorraad, grootendeels voor eigen gebruik of ter verkoop aan kleine schepen, die aldaar binnenvallen; men heeft twee flinke ijzeren lichters, die ieder pl.m. 70 ton laden kunnen. Werkvolk ontbreekt echter ten

eenenmale; de lichters moet men met de stoomsloep zelf langszijde halen en de kolen zelf overnemen. De chef van het huis, de heer H. KRUSE, tevens Nederlandsch consul, was in alles zoo behulpzaam mogelijk. Hij zag nog kans ons een 20-tal negers te bezorgen om te helpen en een 50-tal manden om in te scheppen. Met stellingen buiten boord en een 26-tal manden uit de M. K. ging het overnemen nog vrij vlug en zeker, veel vlugger dan indien men de kolen eerst in zakken had geschept en die overgeheschen, zooals het de gewoonte scheen te zijn. Met het oog op den tijd en den hoogen prijs (60 shilling per ton) werd niet meer dan hoog noodig geladen, zijnde twee lichters of 135 ton. Daar er maar twee lichters zijn, moet men, wanneer die leeg zijn, ongeveer 6 uur wachten tot zij aan den wal weer gevuld zijn.

Boma is eene vrij groote plaats, die echter grootendeels nog in aanleg en wording is. De rivier kan alleen met een loods opgestoomd worden, er gaat bovendien een harde stroom en er zijn zeer nauwe gedeelten met scherpe bochten. Voor de stad is de rivier zeer breed, geheel schoon en goed diep. De walkant is zeer diep en men is bezig een langen kademuur daar langs te bouwen, waarbij een groote pier met rails en gemakken om te laden en te lossen. Even beneden de stad ligt op een heuvel pl.m. 45 M. hoog het fort Shinkakassa, waarop wij een 12-tal stalen koepels met vrij zwaar geschut konden tellen en dat den toegang tot Boma zeer effectief aan alle schepen zou kunnen beletten; verder liggen er vrij veel inlandsche troepen, die een zeer goeden indruk maken. Als handelsplaats schijnt het zich zeer uit te breiden. De spoorwegverbinding naar het binnenland wordt nog steeds uitgebreid en verschillende factorijen worden er aangetroffen. Een der voornaamste is wel het Hollandsche huis, dat ook een groot deel der terreinen aldaar bezit; de consul deelde mij mede, dat er in het geheel 60 agentschappen der Hollandsche factorij in het Congo-gebied gevestigd waren.

Te Boma woont de gouverneur-generaal van Belgisch Congo en zijn alle hooge autoriteiten van die kolonie gevestigd. Men is aan alle kanten bezig straten en gebouwen aan te leggen; er is een werfje en er zijn eenige groote machinewerkplaatsen, waar kleine reparatiën mogelijk zouden zijn. Kolen zijn er niet te krijgen en wat verversching betreft alleen vleesch in groote hoeveelheden, hoewel duur, groenten en vruchten wel op de markt, doch niet in groote hoeveelheden voor de geheele equipage. De plaats biedt goede gelegenheid tot wandelen aan en maakt een zeer goeden indruk, schoon, netjes en flink aangelegd.

Voor het houden van oefeningen biedt zoowel Banana als Boma weinig gelegenheid, — de stroom in de rivier is te hard om te laten oefenen in roeien of zeilen.

c. De hier aangekochte ververschingen waren van goede hoedanigheid; 135 ton kolen werden aangekocht.

d. Zoodra het schip bij Bulambemba ten anker lag, werd een officier van piket naar Banana gezonden, met het stoomertje van den loods, om kennis van onze komst te geven, en kwam de commissaire du district namens den gouverneur-generaal verwelkomen en het gouvernementsstoomertje *Heron* ter dispositie van mij en de officieren stellen, indien wij naar Boma wilden gaan. Kort daarop kwam de Nederlandsche consul met een vaartuig der Maatschappij een bezoek afleggen. Met het oog op den Zondag werd geen saluut gegeven. Den volgenden dag, toen het schip in de Banana-kreek lag, werden door mij beide bezoeken beantwoord en de voorgeschreven bezoeken met de Duitsche kanonneerboot *Panther* gewisseld. Door den vertegenwoordiger van den gouverneur-generaal, meergenoemde districts-commissaris, werd mij medegedeeld, dat Zijne Excellentie er bijzonder op gesteld zou zijn, indien het schip naar Boma kon komen en dat zeker mijn persoonlijk bezoek verwacht werd. Bovendien werd hierop ook door den consul aangedrongen, daar dit vlagvertoon in hooge mate de vele Nederlandsche belangen in deze streken zou bevorderen. Toen ik verder van den commissaire maritime de verzekering kreeg, dat hij hoegenaamd geen bezwaar er in zag om het schip naar Boma te loodsen, besloot ik, in verband met mijne opdracht van vlagvertoon en behartiging der Nederlandsche belangen, den volgenden dag met het schip naar Boma te gaan. Dit zou het eerste groote oorlogsschip zijn, dat zoover was geweest.

Gedurende mijn onderhoud met den commissaire du district, deelde deze autoriteit mij mede, dat het zoo jammer was, dat het schip niet officieel kwam (visite officielle), daar dan zeker door den gouverneur-generaal eene schitterende ontvangst zou zijn voorbereid. Bij navrage bleek mij, dat bedoeld was, dat Z.E. de gouverneur-generaal namens zijne regeering geen kennis had gekregen van ons aanstaand bezoek, doch alleen van onzen consul, die, zooals mijne opdracht was, van mij bericht van onze aanstaande komst had ontvangen, zoodat dit bezoek beschouwd werd als het toevallig binnenloopen om kolen te laden. Daar dit niet overeenstemde met de mij verstrekte instructie, waarin het bezoek met goedkeuring van Hare Majesteit de Koningin aan Banana bevolen wordt, met het oog op vlagvertoon, deelde ik deze bedoeling aan genoemden autoriteit mede.

De Nederlandsche consul met zijne echtgenoote werden door mij uitgenoodigd de reis naar Boma heen en terug met het schip mede te maken.

Bij het passeeren van het fort Shinkakassa werd een saluut van 21 schoten afgegeven, met de Belgische vlag aan den grooten top, welk saluut onmiddellijk beantwoord werd.

Te Boma aangekomen kwam namens den gouverneur-generaal eene commissie aan boord, bestaande uit den gouverneur der provincie Bas-Congo, den directeur des travaux publics et de la marine en den commissaire de la marine, om ons welkom te heeten, en deelde tevens mede, dat de gouverneur-generaal den volgenden morgen mijn bezoek zou ontvangen.

Toen de consul het schip verliet, werd hem hier een saluut van 9 schoten gegeven.

Bij het aan wal stappen den volgenden dag, werd ik door dezelfde commissie ontvangen en naar den gouverneur-generaal geleid, tevens werd van het fort een saluut van 21 schoten gegeven. Daar ik dit natuurlijk niet als persoonlijk saluut kon beschouwen, liet ik dit beantwoorden alsof het aan de Nederlandsche vlag was gegeven. De gouverneur-generaal ontving mij in groot gala met alle dignitarissen der kolonie en een eerewacht aan het paleis opgesteld en gaf mij te kennen, dat hij mijn bezoek persoonlijk met zijn gevolg zou komen beantwoorden. Dit geschiedde kort na mijn terugkomst en werd Z.E., die in gala tenue was, aan boord met alle hem toekomende honneurs ontvangen. Op den A.M. werd door mij een afternoon-tea aan Z.E. en de door hem daartoe uitgenoodigde autoriteiten aangeboden, terwijl 's avonds door Z.E., ter onzer eere, een groot diner werd gegeven, waarop benevens mij nog 5 officieren waren gevraagd.

Nog waren gedurende ons verblijf verschillende officieren door den gouverneur-generaal aangewezen om den leden van het etat-major de stad enz., te laten zien.

Angra-Pequeña.

a. Zoowel Angra als Rorbert-baai zijn gemakkelijk aan te doen en te bereiken volgens de aanwijzingen in den Africa-pilot. Daar hier altijd veel deining te verwachten is, is echter de laatste baai, die slechts 4½ vaam diep is, niet voor diepgaande schepen geschikt. Strategisch heeft Lüderitz-ort nu weinig waarde; verdedigingswerken zijn er niet en kolen slechts in kleine hoeveelheid. Handel is er gering. De plaats ontleent al haar waarde aan de nabij gelegen diamantvelden. De geheele omtrek is kale rots en zand, zonder het geringste teeken van eenige vegetatie. Water is er niet te krijgen en wordt aan den wal gedistilleerd.

b. Hulpmiddelen zijn zoo goed als geene, alles wat ingevoerd wordt is voor het gebruik der aldaar gevestigden.

c. Nihil.

d. Daar geen saluutbatterij aanwezig is, werd bij aankomst geen saluut gegeven. Van den vuurtoren op Shark-eiland werd per sein welkom geheeten en daarvoor bedankt. De Kaiserlicher Bezirksambtsmann kwam spoedig na onze komst met onze stoomsloep aan boord

een bezoek afleggen, welk bezoek in den namiddag door mij werd beantwoord. Andere militaire of civiele autoriteiten zijn niet ter plaatse. Op uitnoodiging van bovengenoemden ambtenaar werd 's middags door mij met een zestal officieren een tocht te paard naar een der diamantvelden gedaan. Eene uitnoodiging onzerzijds om aan boord te dineeren werd eerst aangenomen, doch ging later niet door met het oog op den mist en de late terugkomst van den tocht.

Bij vertrek werd goede reis geseind, waarvoor bedankt werd.

Kaapstad.

a. De reede van Tafelbaai is zonder eenige moeilijkheid te bereiken op aanwijzingen uit den Africa-pilot. De dokken zijn gemakkelijk in en uit te stoomen, daar er geen stroom is. Het meeren langs de kade is hoogst eenvoudig. Men ligt er zeer veilig en gemakkelijk. De strategische waarde wat verdediging betreft is, meen ik, zeer gering; als kolenstation is het echter uitstekend ingericht. De natte dokken en steigers zijn op zeer ruime schaal aangelegd, doch alles maakt een zeer ledigen indruk. Veel handel schijnt er niet te zijn; gedurende ons verblijf kwam of lag geen enkel schip ter reede en behalve de geregelde mailbooten slechts een enkel schip in de dokken. Het is of met den oorlog ook de drukte verdwenen is.

b. Er is een droogdok en eene sleephelling voor kleinere vaartuigen; evensmiddelen en brandstoffen zijn ruim te krijgen, evenals vele uitrustingsgoederen, alles is echter bijzonder duur. Voor de equipage bestaat veel gelegenheid om te wandelen en zich overdag te amuseeren. Voor oefeningen, die op eene vreemde reede gehouden kunnen worden, bestaat alle gelegenheid. Daar er geene Circulaire voor de Zeemacht omtrent de levering van steenkolen in 1911 hier aan boord was verstrekt, moest, wat den prijs der kolen betreft, worden afgegaan op de bewijsstukken der firma zelf omtrent het te Londen opnieuw gesloten contract. De levering liet alles te wenschen over. Maandagmorgen 6 uur zou begonnen worden. Om 1 u. 30 m. kwamen de eerste kolen (in karren langszijde gereden) en werd dien dag slechts 100 ton overgenomen, den volgenden dag was het niet veel beter en kreeg ik 300 ton, niettegenstaande al mijne betoogingen. De zaak was, dat kort na ons eene mailboot was gekomen, die ook kolen noodig had, en nu was er geen volk te krijgen, ook niet den tweeden dag. Daar hier geene kwestie van iets onverwachts was, pleit dit niet voor de gelegenheid. Wat de firma betreft, die hier wel de eerste genoemd kan worden, maakte zij schriftelijk hare excuses, doch kon mij geen behoorlijke verontschuldigende redenen opgeven. Gebrek aan volk is dunkt mij de oorzaak. Eerst den derden dag werd met eenigen spoed en bijzonder veel vuil geladen.

c. De aangekochte verversching was van goede hoedanigheid. Verder

werd hier nog aangekocht 750 ton steenkolen en 14000 gallons ketelvoedingwater.

d. De ontvangst kan niet anders dan overweldigend genoemd worden. Zoowel autoriteiten als particulieren, Afrikaners, oud-Nederlanders en Nederlanders, als Engelschen, zoowel hoog- en laaggeplaatsten, hebben meer dan het mogelijke gedaan om officieren en bemanning eene schitterende ontvangst te bereiden. Bij aankomst kwam eene deputatie van het Algemeen Nederlandsch Verbond ons officieel begroeten en tevens een programma van feestelijkheden ter goedkeuring aanbieden. Officieele bezoeken werden door mij gewisseld met den consul-generaal der Nederlanden, den administrator van de provincie, den commandeerenden generaal, den schout-bij-nacht te Simonsstad, den burgemeester van Kaapstad, den eersten minister der Unie en den doyen van het consulaire corps. Namens den gouverneur, die te Pretoria was, kwam een majoor mij begroeten en gaf ik een kaartje aan het gouvernementshuis af. Diners of dejeuners werden gegeven of aangeboden door den consul-generaal, den vice-consul, den generaal, den schout-bij-nacht, den burgemeester, den Duitschen consul (doyen). Garden-parties door den consul-generaal en den eersten minister, generaal Botha. Het Algemeen Nederlandsch Verbond gaf een feestavond ter eere van de officieren, een wandeltocht met souper en dansavond aan de onderofficieren, een automobieltocht aan de machinisten en een grooten wandeltocht met picnic en onthaal aan de manschappen. Behalve deze officieele feesten werden nog vele particuliere automobieltochten, diners en dejeuners gegeven en ontbraken verre de tijd en gelegenheid om aan alle invitaties te voldoen. Ter gelegenheid van ons bezoek werd door de Nederlanders in de Gardens een Oranjeboompje geplant, dat bij de geboorte van H. K. H. Prinses Juliana was gezaaid. Door de overheden was daartoe vergunning verleend en werd de ceremonie door mij en de meeste officieren officieel bijgewoond. Door het Algemeen Nederlandsch Verbond werd een adres van welkom aan mij overhandigd, met verzoek dit ook ter kennisse van de regeering te brengen.

Behalve verschillende diners en dejeuners aan boord om particuliere beleefdheden te beantwoorden, werd den dag voor het vertrek een groot achtermiddagfeest aan boord gegeven aan alle daarvoor in aanmerking komende autoriteiten en particulieren, terwijl de onderofficieren hunne gastheeren ook aan boord onthaalden en de manschappen hunne dankbaarheid betuigden door de aanbieding van eene omlijste groote fotografie van het schip, met opdracht aan de Vereeniging het „Algemeen Nederlandsch Verbond".

Bij onze komst ter reede was het Zondag en kerktijd, waarom door mij, indachtig aan de Engelsche gewoonten, geen saluut werd gegeven.

Door onze ligging in het dok was het daarna niet mogelijk dit te doen. Hiervan werd door mij onmiddellijk aan den generaal kennis gegeven en overeengekomen het saluut af te geven bij het verlaten van het dok, hetgeen ook geschiedde en onmiddellijk beantwoord werd. Voor onze komst was ook hier, evenals te Boma, bij de regeering twijfel en onzekerheid ontstaan omtrent de wijze, waarop het schip ontvangen moest worden, daar men geene officieele kennisgeving van regeeringswege van onze komst had gehad.

Durban.

a. Deze reede is zeer gemakkelijk te bereiken; de mond van de haven, die ver in zee uitsteekt, is pl.m. 180 M. breed en komt het voor, dat er een weinig stroom dwars voor trekt, het instoomen is echter zeer eenvoudig. Het is verplichtend een loods te nemen. De binnenhaven is eene prachtige veilige ligplaats met volop ruimte om aan kade of op boeien te meeren. Nu de diepte minstens tot op 34 voet op den drempel wordt gehouden, heeft de haven zeker veel strategische waarde. Forten zijn er wel, doch niet op de kaarten aangegeven. Zeer levendig was er de scheepvaartbeweging en de bestaande werven, kaden, kranen en sheds gaven een goeden indruk van den bestaanden handel.

b. Hulpmiddelen zijn van alle soorten te bekomen. In de binnenhaven is een zeer goed drijvend dok van 8000 ton capaciteit, terwijl alle soorten van reparatiën bewerkstelligd kunnen worden, evenals de aanvulling van levensmiddelen en uitrustings-goederen. Niettegenstaande in mijne instructie staat opgegeven, dat zonder noodzaak te Durban geene kolen geladen moesten worden, besloot ik eene kleine hoeveelheid aan te koopen, daar de prijs zoo enorm veel lager is dan die te Kaapstad of andere plaatsen in de buurt, dat het zeker bij latere bezoeken in deze wateren zaak zou zijn hier kolen te laden instede van te Kaapstad, indien de kolen goed bruikbaar zijn, hetgeen wel te veronderstellen was, daar alle mailbooten ook deze Natal-kolen laden.

Het laden ging bijzonder vlug; 180 ton waren in een paar uur over en maakten bijna geen vuil. De prijs was 15 sh. 9 d. aan boord, terwijl te Kaapstad 42 sh. werd betaald. Ter reede, waar gemakkelijk stoom kan gehouden werden, voldeden zij zeer goed; in zee echter bleek, dat zij bijzonder veel asch en sintels nalaten, hevig aanbakken, zoodat na 4 uur een vuur ééne dichte massa slakken is. Het eenige middel is de vuren geheel te laten afbranden en dan schoon te maken; dit deed men op de groote Engelsche mailbooten ook, men had daar echter geen geforceerden trek en volop ketels om stoom te houden. Ten einde nu 75 slagen vol te houden, werd per wacht pl.m. 11 ton kolen verstookt tegen anders 8,5 ton Cardiffkolen; eindelijk moest een 4de ketel worden aangestoken om dit aantal slagen vol te houden

en de vuren behoorlijk schoon te kunnen maken, zonder te veel kunstmatigen trek toe te passen; het kolenverbruik was daarbij echter niet veel grooter. Zij zijn dus wel veel goedkooper in het gebruik, ook per mijl berekend, doch niet aan te raden indien men groote afstanden heeft af te leggen en daarvoor maar juist de noodige ruimte voor kolenberging bezit. De kolen gaven 9 % slakken en 4 % asch. De rook is geelachtig en niet veel.

Voor oefening biedt de binnenhaven eene uitstekende gelegenheid om te laten zeilen en roeien met sloepen en verder voor alle oefeningen, die op vreemde reeden gehouden mogen worden.

c. De aangekochte ververschingen waren van goede hoedanigheid. Hier werden verder nog aangekocht: 180 ton steenkolen, 52 ton ketelvoeding- en 74 ton drinkwater.

d. Aangezien hier geene saluten beantwoord worden, werd er bij aankomst geen afgegeven. Later vernam ik, dat er twee forten waren, doch bemand met militie, waarom zij geene saluten beantwoorden; het verband hiertusschen was mij niet recht duidelijk. Den morgen na onze aankomst kwam de vice-consul aan boord en ontving Z.W.E.G. bij vertrek van boord een saluut van 7 schoten. Officieele bezoeken werden gewisseld met den vice-consul, den magistrate van Natal en den burgemeester. Door ieder dezer Engelsche autoriteiten werd aan mij en de officieren een lunch aangeboden, hetgeen door mij op dezelfde wijze aan boord beantwoord werd. De vice-consul onthaalde een gedeelte der bemanning op een concert en noodigde de officieren op een automobieltocht in den omtrek.

Gedurende ons verblijf kwamen het Portugeesche oorlogsscheepje *Sao Gabriel* en het Fransche opnemingsvaartuig *Vaucluse* ter reede. Met de tweede werden de gebruikelijke bezoeken gewisseld. Naar de eerste werd door mij een officier gezonden, ten einde den commandant mede te deelen, dat, aangezien door de Nederlandsche regeering de Portugeesche Republiek en de van zijn bodem waaiende vlag nog niet erkend waren, het mij, tot mijn spijt, niet mogelijk was de officieele internationale beleefdheden, tegenover oorlogsschepen van bevriende natiën gebruikelijk, in acht te nemen. De commandant gaf ten antwoord, dat hij dit volkomen begreep en daarmede genoegen nam. Verdere communicatie werd met dien bodem niet gehouden.

Van uit deze plaats werd gevolg gegeven aan de uitnoodiging van Afrikaners, Nederlanders en oud-Nederlanders te Pretoria en te Johannesburg om met eenige officieren en manschappen deze plaatsen te bezoeken, voornamelijk daar deze tocht, zoowel door den consul-generaal te Kaapstad, als door dien te Pretoria, van grooten invloed werd geacht voor de bevordering der Nederlandsche belangen.

22 Januari, 's avonds, vertrok ik met 6 officieren, 7 onderofficieren

en 18 korporaals en minderen; twee dagen werden te Pretoria en een dag werd te Johannesburg doorgebracht.

De reis was een ware zegetocht. Op weg werden te Volksrust, Standerton en Heidelberg adressen van welkom aan de stations aangeboden; te Germiston kwam een gedeelte der commissie bij ons in den trein. Gedachtig aan den inhoud van de Circulaires voor de Zeemacht No.'s 241 en 436, zij hier alleen vermeld, dat wij overal met overweldigend enthousiasme werden begroet, zoowel autoriteiten als particulieren al het mogelijke hebben gedaan om ons te huldigen en de beschikbare tijd ontoereikend was om alle voorgenomen feesten en bezoeken te doen plaats hebben.

Officieel werden door mij bezoeken afgelegd bij den consul-generaal der Nederlanden, den heer F. N. KNOBEL, den administrator van de Transvaal, den burgemeester van Pretoria, den commandeerenden generaal lord METHUEN (afwezig) en den waarnemend commandeerenden generaal. De gouverneur van Zuid-Afrika, lord GLADSTONE, was naar Kaapstad vertrokken. Ook werd door mij een bezoek gebracht bij den consul te Johannesburg en aan de graven van wijlen den President PAUL KRUGER en Prins VICTOR VON SCHLESWIG-HOLSTEIN, kleinzoon van Koningin VICTORIA, te Pretoria.

Over het gedrag der manschappen kan niet anders dan met allen lof gesproken worden.

Den 27sten 's avonds werd te Durban teruggekeerd en werden door mij en door de officieren nog een paar diners gegeven als contrabeleefdheid aan een 14-tal Nederlanders uit Pretoria, die waren medegekomen om het schip te bezoeken.

Met het oog op eventueel volgende reizen zij hier vermeld, dat evenals in vroeger tijd de prijzen in Kaapstad en Durban bijzonder hoog zijn, zoodat door mij reeds belangrijk meer werd uitgegeven aan receptiekosten dan de daarvoor toegestane tegemoetkoming, terwijl de gemaakte onkosten bepaald noodig waren om in verband met de beleefdheden, die door autoriteiten bewezen werden, in den geest van art. 8 mijner instructie te handelen. Door den consul van Duitschland te Durban werden de officieren uitgenoodigd den verjaardag van Z. M. den Keizer van Duitschland op 27 Januari feestelijk in de Duitsche Club te komen vieren. Door eenige officieren werd aan deze uitnoodiging gevolg gegeven.

Gedurende mijne afwezigheid te Pretoria was de generaal lord METHUEN te Durban aangekomen om vandaar per boot naar Kaapstad te vertrekken en bracht Zijne Excellentie een officieel bezoek aan boord. De 1e officier bracht, toen hij daarvan kennis kreeg, namens mij, vóór dien tijd een bezoek bij Zijne Excellentie aan boord van de mailboot.

Mahé (Seychellen).

a. Men ligt zeer rustig en kalm in de binnenhaven en slechts een 40 M. met het achterschip van den steiger. De geheele binnenhaven geeft echter slechts plaats voor één schip om te draaien; de manoeuvres bij het aankomen, waarbij op de plaats moet gedraaid worden, en bij het weggaan, waarbij het schip op den wind kan zwaaien aan den uitstaanden ankerketting en zoodoende op het rif komen, zijn te lastig en te gevaarlijk om aan een loods over te laten en moeten door den commandant, die het schip kent, gedaan worden.

De loods is verplichtend, maar van weinig waarde en alleen goed om de bestemde ligplaats aan te wijzen. Het komen tot in de binnenhaven kan gemakkelijk op de aanwijzingen van den Pilot (Islands Indian Ocean) geschieden. Als strategisch punt heeft het eiland weinig waarde door de geringe hulpmiddelen, weinige ruimte, open reede en afwezigheid van weermiddelen. De handel is gering. De ligplaats in de binnenhaven is zeer veilig, op de reede goed maar ver weg.

b. Hulpmiddelen zijn allen uiterst gering. Kolen zijn er tegenwoordig in voldoende hoeveelheid; het laden geschiedt van uit lichters langs zijde en kan zeer voldoende vlug gaan, in een dag bijv. 500 à 600 ton. Er is echter te weinig werkvolk, zoodat, wanneer er eene mailboot komt, waarmede men een contract heeft, het laden eenvoudig gestopt wordt. Dit overkwam ons ook, zoodat wij, na Vrijdags 500 ton aan boord te hebben genomen, tot Maandag-ochtend moesten wachten om de laatste 200 ton te ontvangen. Het eiland biedt prachtige wandelingen aan, verder is er echter ook niets.

c. De aangekochte levensmiddelen waren van vrij goede hoedanigheid. Aardappelen waren niet ruim verkrijgbaar, zoodat bij vertrek de geheele voorraad was opgekocht en toch nog niet zooveel verkregen werd als wel gewenscht was. Verder werden nog aangekocht: 700 ton steenkolen, 15 ton ketelvoeding- en 25 ton drinkwater.

d. Officieele bezoeken werden gewisseld met den vice-consul der Nederlanden Mr. A. D'EMMEREZ DE CHARMOY en met den gouverneur Mr. DAVIDSON. Saluten aan het land werden niet gegeven, daar er geene saluutbatterij is. De gouverneur zond eene niet officieele uitnoodiging om bij Z. E. te komen dineeren, welke invitatie ik uit gebrek aan tijd niet kon aannemen. De vice-consul gaf een officieel diner en deed verder bijzonder veel om het verblijf aangenaam te maken door het organiseeren van wandeltochten voor de geheele bemanning op zijne uitgestrekte goederen, rijtochten, voetbalspelen, enz. en door het bijzonder gastvrij onthaal bij die gelegenheden. Aan boord werden door mij als contra-beleefdheden een diner en achtermiddagontvangst gegeven.

3°. Het schip.

Onder gewone omstandigheden manoeuvreert het schip zeer goed en gemakkelijk. Zonder vaart met harden wind dwars, b.v.b. bij het ankerlichten ter reede Nieuwediep, wil het dikwijls niet draaien met de machines volle kracht tegen elkaar in. Het luistert niet gauw naar het roer en zoodra het eene draaiende beweging heeft, is weer veel roer noodig om te stutten. Bij ruwe zee komt deze eigenschap zeer uit en moet er bepaald goed rekenschap mede gehouden worden bij uitwijken. Het rijst niet gauw en neemt bijzonder veel water over bij eenige zee; dit was vooral het geval bij het stoomen in de Noordzee voor den aanvang van de reis, toen verscheidene zeeën tot boven het tentdek werden geschept.

Met drie ketels kon in de Noordzee, met de verwarming aan, slechts 70 slagen worden volgehouden en liep het schip ruim 9 mijl.

Op de meeste reeden werd de motorsloep gedurig in de vaart gehouden. De ongeoefendheid van het personeel was echter oorzaak, dat nog weinig nut van het vaartuig kon worden getrokken en voor de zekerheid der communicatie ook de stoomsloep gereed moest zijn. Het omgaan met de machine moet praktisch en grondig worden beoefend. De boot is krachtig, loopt flink en manoeuvreert zeer goed, doch op geheel andere wijze dan een stoomsloep en het is bepaald noodzakelijk, daarop goed er mede vertrouwd personeel te gebruiken. Aan het eind van eene week waren reeds zeer bevredigende resultaten verkregen. Een groot nadeel is, dat de boot zich zelf en de andere te water liggende sloepen in bijzonder korten tijd geheel smerig en zwart maakt op de waterlijn en de spiegel geheel zwart is door de uitgestooten verbrandingsproducten. Daar echter hiervan bij particuliere motorjachten, voor zoover ik heb kunnen opmerken, geen sprake is, zal ook wel dit euvel verholpen kunnen worden.

Op het traject Las-Palmas-Freetown werden wederom gegevens verzameld omtrent het kolenverbruik in verhouding tot de vaart, ten einde met eenige zekerheid de meest economische vaart te kunnen bepalen.

Zooals de tenten nu gemaakt zijn, kunnen de torens van 28 cM. daaronder niet gedraaid worden, daarom werden er voor en achter 6 wippers opgezet om bij het onderhoud der torens of bij de oefeningen K.S.O. de tenten te kunnen wippen. Hieraan is echter een groot nadeel verbonden en wel voornamelijk de groote hoeveelheid asch (z.g. pijpluizen), die achteruit overal indringt en alles vuil maakt, en de verhitting van het dek in de tropen, waardoor de zoo nuttige K.S.O. in discrediet zouden komen.

Bij het passeeren van het Engelsche oorlogschip *Defence*, welk schip veel grooter is en toch ook tenten op had, merkte ik op, dat die hooger

waren uitgehaald, geen ra hadden om op te houden en evenveel steunpunten hadden als de tenten hier a/b, alleen waren daar 4 davits achteruit gebruikt, waar hier stutten staan. De tentmiddenleider werd nu hier aan een strop bevestigd, rond den mast, en wel zoo hoog, dat die vrij boven over het zoeklicht liep en toen de tent uitgehaald. Natuurlijk zijn dan eenige wijzigingen in haaiebekken en lengte noodig. Het gevolg echter was, dat de ra met wipper enz. kon vervallen en het kanon vrij er onder kan bewegen tot 24° over en weer, zoodat zonder eenigen hinder de oefeningen altijd kunnen plaats hebben, veel slijtage van tent op toren vervalt en men spoediger gevechtsklaar kan maken.

Op de reis van Banana naar Angra-Pequeña werd hooge deining en soms veel zee ondervonden, meestal voorin tot bijna dwars aan S.B. inkomende. Het schip stampt daarbij soms vrij zwaar en neemt dan veel water op den bak over, doch slingert niet merkbaar. Het verlies aan vaart bij 75 slagen was soms 1½ mijl.

Een ware plaag moeten hier aan boord de asch en sintels, die uit de schoorsteenen komen (zoogenaamde pijpluizen), genoemd worden. In minder dan geen tijd liggen zij in eene dikke laag overal verspreid en dringen overal in; van schoon houden is geene kwestie meer; zij zijn hinderlijk in de verblijven; alle instrumenten, de artillerie, zoeklichten, afstandmeters, log, zelfs de schrijfmachine hebben er veel onder te lijden. De ventilatietoestellen kunnen niet naar behooren gebruikt worden en zoodoende maken zij het leven onmogelijk in de warmte. De tent boven de M K., die weggenomen werd om eene hoog noodige en zeer goed te verkrijgen ventilatie te hebben, moest weer gezet worden, daar er te veel in de machines vielen. Ook de exercities lijden er onder. Gymnastiek is bijna niet te doen, daar de tent dan aldaar weggenomen moet worden. Na eenige dagen wind voorin ziet het schip er achteruit veel erger uit, dan wanneer men daar kolen geladen had; zij vallen niet alleen overal neer, doch bedekken in eene dikke, hard aangebakken laag alles wat er aan blootstaat, als stutten, sloepen, enz. en moet dit alles afgeschuurd en daarna met zeep afgenomen, om dan weer geschilderd te worden, wat echter nooit gelukt, daar alles vol zit voor de verf goed droog is.

Op het traject Kaapstad-Durban werd gestoomd ingevolge Circulaire voor de Zeemacht, No. 485, met het grootste vermogen, dat kan worden ontwikkeld, met het zelfde aantal ketels, dat voor het stoomen met de meest economische vaart noodig is, namelijk drie. Volgehouden werden ongeveer 90 slagen met 11¾ mijls vaart en een kolenverbruik van 12 ton met distilleeren, hetgeen dus niet zeer voordeelig kan genoemd worden. Tegen de hooge deining en zee in stampt het schip zwaar, slingert zoo goed als niet en neemt nog al water over. Met de

hooge zee van achter of eenige streken achterin begint het schip eerst te slingeren, doch niet veel.

Met 75 slagen pl.m. 10 mijl loopende, bleek bij man overboord het schip ruim 6 minuten noodig te hebben om met het roer aan boord een vollen cirkel te beschrijven. Er liep nog al deining en een weinig zee.

Op het traject Mahé-Batavia is gebleken, dat onder gunstige omstandigheden het schip met 75 slagen 10 mijl loopt, met een kolenverbruik van 45 ton per etmaal met distilleeren, terwijl het met 60 slagen 8 mijl loopt, met een kolenverbruik van 35 ton per etmaal met distilleeren.

Ingevolge het bepaalde in art. 42, hoofdstuk IV, Deel II der V.K.M. werd de daarbij bevolen stoomproef op laatstgenoemd traject gehouden. Met zeer flauwe bries en volkomen kalme zee met geringe deining werden de navolgende uitkomsten verkregen:

gedurende 2 uur met alle ketels 8360 P.K. 130 omw. 16.1 mijl, kolenverbruik 36 ton p. wacht;

gedurende 2 uur met 5 ketels 5361 P.K. 113 omw. 15 mijl, kolenverbruik 20.8 ton p. wacht;

gedurende 20 uur met 4 ketels 3845 P.K. 102 omw. 13.5 mijl, kolenverbruik 17.2 ton p. wacht.

Daar als uiterste vermogen 8000 P.K. is vastgesteld, dus vol vermogen 7200 P.K. is en nu 8360 P.K. volgehouden werden, kan deze proef zeer geslaagd worden genoemd. De omstandigheden waren echter allen zeer gunstig, goed getraind personeel en uitstekende kolen. Hoewel de helft van het vol vermogen slechts 3600 P.K. is, moest 3845 I.P.K. worden ontwikkeld om te voldoen aan den eisch van het verstoken van minstens 200 K.G. kolen per M_2. rooster-oppervlak.

4°. Oefeningen.

Met het slechte weer van de eerste dagen was het niet mogelijk iets uit te voeren, daarna werd het schip schoongemaakt (wat door de omstandigheden nog nooit goed had plaats kunnen hebben). De rollen en werkzaamheden werden ingedeeld, de plunjes in orde gemaakt, verschillende zaken beproefd en opgetaigd (tenten, schietinrichtingen enz.) en daarna begonnen met de geregelde oefeningen volgens het tableau, waarbij het eerst gezorgd werd dat de equipage op de hoogte van bouw en indeeling van het schip kwam en voor hun taak bij ongevallen, de in de batterij geplaatsten hun werk in het gevecht aldaar leerden en verder door algemeene en bijzondere lichaamsoefeningen de lichamelijke ontwikkeling en de gezondheid onderhouden.

5°. De gezondheidstoestand.

Gedurende de geheele reis was de gezondheid van de equipage goed.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Het bezoek van dezen bodem aan Monrovia heeft een buitengewoon succes gehad als vlagvertoon. De Nederlanders zijn daar bijzonder gezien, nog altijd sprak men van de bezoeken van de *Sommelsdijk* en *Alkmaar*. De invitatie van den President was, zooals de waarnemend consul mededeelde, lang geene gewoonte bij de komst van andere vreemde schepen en de ontvangst aan boord, waar ieder die iets beteekende geïnviteerd was, scheen buitengewoon in den smaak te zijn gevallen.

Daar in den Africa-Pilot van Banana staat opgegeven, dat kolen wel aanwezig maar niet te koop zijn, werd door mij van Monrovia een telegram aan den Nederlandschen consul te Banana verzonden, met verzoek te willen mededeelen of op laatstgenoemde plaats voor ons kolen te krijgen waren. Hierop ontving ik geen antwoord. Waar de schuld ligt, zal nog moeten blijken. De waarnemend consul te Monrovia telegrafeerde drie dagen voor onze aankomst naar Freetown om te vragen of het schip daar was en ontving zes dagen later antwoord.

Te Kaapstad heerschten nog zeer bijzondere begrippen omtrent de tegenwoordige schepelingen. Men verkeerde daar namelijk, zelfs in de beste kringen, in de meening, dat voor hen geen vermaak mogelijk was dan met veel drank. De officieele uitnoodiging voor de bemanning behelsde dan ook onder anderen voor ieder twee flesschen bier bij het onthaal en later onder weg jenever ad libitum. Met veel moeite kreeg ik de belofte, dat dit alles veranderd zou worden in limonade, sodawater, gemberbier, enz. en als versnapering één wijnglas Kaapschen wijn en vergde ik als conditie van mijne toestemming tot het feest, dat niemand sterken drank zou aanbieden. Dit werd stipt nagekomen; vele dames maakten den tocht mede en hielpen bij den picnic en men was ten hoogste verbaasd te zien, dat de manschappen zich werkelijk goed amuseerden en volop genoten van den tocht en de verstrekte ververschingen. Het geheel was eene openbaring en het geheele verblijf werkte er toe mede om te laten zien, dat de fatsoenlijke schepelingen van heden geheel verschillen van de meestal dronken en ruwe gasten van vroeger. Deze verkeerde begrippen hadden echter wel hunne gevolgen; aan den wal vinden de schepelingen onmiddellijk vrienden, die het goed meenen, doch niet beter weten dan drank aan te bieden, — en daar de meeste schepelingen geene afschaffers zijn, denken zich groot te moeten houden en weinig verdragen kunnen, is dronkenschap een feit, dat hier betrekkelijk veel voorkomt, in verhouding tot andere plaatsen en dezelfde equipage. Te laat komen of achterblijven volgen dan van zelf. Bovendien schijnt hen hier ook voorgespiegeld

te worden, dat gemakkelijk veel geld kan worden verdiend. Het gevolg was dat 9 schepelingen het schip achterzeilden, waaronder 5 wier gedrag, positie en aard geenszins eene dergelijke handeling konden doen vermoeden.

Ter reede Durban liggende, vernam gedurende mijne afwezigheid de 1e officier van den commandant van het Fransche opnemingsvaartuig *Vaucluse*, dat zich te Mauritius in den laatsten tijd gevallen van pest hadden voorgedaan, waarop hij onmiddellijk aan den consul verzocht te seinen of dit zoo was. Z.W.E.G. telegrafeerde aan den consul te Mauritius (die reeds gevraagd had hoe lang wij zouden blijven en hoeveel kolen noodig waren):

„600 tons 6 days is plague prevailing, will not be allowed to communicate with the shore telegraph immediately",

waarop geantwoord werd:

„Plague exists to a small extent I can arrange the vessel can coal in quarantine. Shall I prepare 600 tons Welsh in lighters",

en later:

„no danger the vessel can coal in quarantine at contract price".

Door mij werden toen de navolgende telegrammen verzonden:

aan den consul te Mauritius (per code):

„*Zeven Provinciën*, will not call at Mauritius, have you letters for us if so please send them to Batavia, please address telegrams to Seychellen";

aan den minister van Marine (per Marine-code):

„Ik heb berichten van consul der Nederlandea te — er zijn pestgevallen te Mauritius, vertrek heden naar Mahé";

aan den commandant der zeemacht in Oost-Indië (per Marine-code):

„Er zijn pestgevallen te Mauritius, vertrek heden naar Mahé";

en aan den consul te Mahé:

„Dutch manofwar *Zeven Provinciën* touch Mahé 8 Februari coaling sevenhundred tons", die antwoordde:

„Your telegram to hand we wait your arrival",

en besloot ik de reisroute over Mahé te nemen; de afstand Mahé—Batavia is toch ongeveer even groot als Mauritius—Batavia en die naar Mahé slechts 570 mijl grooter dan die naar Mauritius, en kwamen nu de te Durban geladen 180 ton kolen zeer te pas.

Te Durban bleven 4 matrozen der 3e klasse met medeneming van hunne plunjes achter, naar ik vernam met het plan om dienst te nemen op eene Amerikaansche bark, zoodat zij wel zwaar voor hunne desertie gestraft zullen worden.

Op den V.M. van den 31sten Januari vielen twee matrozen over boord, doordat zij juist hun lijfseizings hadden losgemaakt toen de

stelling, waarop zij buiten boord bezig waren te werken, brak en te water viel. Zij konden zich op de stelling zelve redden en in 7 minuten tijd werden zij in de reddingboot gehaald, doordat het schip met de deining en korte zee bepaald langzaam draaide. De boei lag vlak bij hen, het waterlicht sprong echter bijna direct uiteen en gaf geen rook te zien, evenmin als een tweede, dat beproefd werd en wel brandde.

Met de draadlooze telegrafie werd met het station Scheveningen communicatie onderhouden tot in den nacht van 25 op 26 November 1910, terwijl het schip pl.m. 39° N.B. en 13° W.L. was. Den volgenden en daarop volgenden nacht op pl.m. 32° N.B. en 14° W.L. werd Scheveningen nog wel gehoord, doch konden de seinen niet meer opgenomen worden. Met Hr. Ms. *Tromp* was communicatie in de nachten van 25 op 26 en van 26 op 27 November 1910.

De commandant van de *Vaucluse* en het draadloos station te Durban verzochten ons voor oefening met hen in verbinding te blijven; met het laatste station werden tot de E.W. van den 3den Februari 1911 seinen gewisseld, genoemd oorlogsschip gaf echter van den beginne af geen antwoord.

Op het traject Mahé—Batavia werd het station Bombay gehoord en telegrammen gewisseld met het stoomschip *Juliana*, dat toen even voorbij Ceylon moet geweest zijn.

Hr. Ms. *Tromp* werd den 19den Febrnari 's nachts opgeroepen op een afstand van pl.m. 2550 K.M., doch eerst gemeenschap verkregen den 22sten 's nachts op pl.m. 1100 K.M. en toen bleef de communicatie gebrekkig tot op den 24sten 's nachts op slechts 150 K.M.

Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* kwam den 6den December 1910 binnen den Noorder-, 4 Januari 1911 buiten den Zuider- en 2 Februari 1911 binnen den Zuiderkeerkring.

2°. Tromp.

Commandant: Kapitein ter zee E. de Haan.

Van Nederland naar Oost-Indië.

1°. Nautisch gedeelte.

Hr. Ms. *Tromp*, na in den voormiddag te zijn geïnspecteerd, verliet op den middag van 15 November 1910 de haven van Nieuwediep en passeerde te 1 uur de uiterton van het Schulpengat.

Het weer was aanmerkelijk opgeklaard en de barometer, die 740 mM. aanwees, rijzende. Met een ruim 11 mijls vaart werd in het zicht van het licht van lichtschip *Maas* naar dat van Noord-Hinder geloopen en dit lichtschip te 10½ uur, Eerste wacht, gepasseerd. Dungeness werd op de dagwacht van 16 November bereikt en 's avonds te 7 uur van dien dag, Start-point Noord peilende, het Kanaal uitgeloopen. Met voortdurend goed weer werd Finistère op den middag van den 18den November gepasseerd en op de dagwacht van den 20en November voorbij Gibraltar de Middellandsche zee ingestoomd. Een weinig O. wind in de straat ging later in flauwe koelte over. Op den achtermiddag van 21 November werd Algiers bereikt en op loodsmansaanwijzing de haven ingestoomd, waar het schip gemeerd werd op een der boeien.

Den 25sten November te 4 uur namiddags werd op loodsmansaanwijzing de haven van Algiers verlaten en koers gesteld naar Port-Saïd. Het zeer mooie weer, dat in de haven steeds werd ondervonden, veranderde den volgenden dag tot eene stijve W. koelte, met nu en dan wat regen, die slechts een etmaal duurde. Op de hondenwacht van 27 November werd het licht van Kaap Bon op 6 mijl afstand gepasseerd en door het Malta-kanaal de reis vervolgd. Bezuiden Kreta werd eene Noordoost-Zuidwestelijke deining ondervonden. Op de hondenwacht van 1 December werd het licht van Brulos in zicht geloopen en op den voormiddag van dien dag, op loodsmansaanwijzing, in de haven van Port-Saïd gemeerd op twee boeien.

Na het aan boord nemen van de electrische lamp met toebehooren, werd den 2den December te 12 uur 's middags het kanaal van Suez ingestoomd en, met het oponthoud van één maal vastmaken, op de hondenwacht van 3 December in de baai van Suez geankerd. Na daar weder de lamp van boord te hebben gegeven, werd te 6 uur dagwacht het anker gelicht en onder begunstiging van zeer fraai weer de golf van Suez ingestoomd. Het licht van Ashrafi werd op de eerste wacht van dien dag gepasseerd. De flauw doorstaande Noordenwind bleef ons bij tot 18° Noorderbreedte en ging hier over in een Zuidoostelijken wind, die aanwakkerde tot eene stijve koelte, toen de eilanden Jebel-Teir en Jebel-Zukur werden bereikt. Het Abu-Ail kanaal werd gepasseerd op de dagwacht van 8 December en op den platvoet van dien dag werd op loodmansaanwijzing in de haven van Perim gestoomd en hier geankerd.

Van dwars overtrekkende stroomen in de Roode zee werd weinig bemerkt, doch bij het aanwakkeren van den Zuidoostenwind in het zuidelijk gedeelte, werd een tegenstroom ondervonden van pl.m. 1 mijl per uur.

In den achtermiddag van 9 December verliet Hr. Ms. *Tromp* de baai

van Perim en zette koers naar Colombo. In de golf van Aden werd een frissche Zuidoostelijke wind aangetroffen en een stroom om de West van pl.m. 1 mijl ondervonden, die benoorden Sokotra en langs Minikoi, met eene sterkte van ongeveer 1/2 mijl per uur, doorstond. In de nabijheid van Voor-Indië veranderde deze stroom om de Oost. Steeds werd zeer mooi weer aangetroffen. Op de eerste wacht van 18 December werd in 10 vaam geankerd, nabij de haven van Colombo, en den volgenden morgen te 8 uur op loodsmansaanwijzing naar de ligplaats in de haven gestoomd, daar met twee ankers geankerd en achteruit op eene boei gemeerd.

Op den voormiddag van 23 December d. a. v. werd de haven van Colombo verlaten. Tot Drondra-head, dat op den platvoet van dien dag werd gepasseerd, werd zeer mooi, kalm weer aangetroffen, maar voorbij dien hoek stond de Noordoost mousson flink door en werd een stroom om de West, aanvankelijk van 2 mijl, later van pl.m. 1 mijl per uur, met buïig weer ondervonden. Den 25sten en 26sten December bleek bij het bestek, dat het schip respectievelijk 34′ en 20″ om de Noord en 14′ en 25′ om de West was gezet. Den 27sten December, den namiddags te 3 1/2 uur, kwam Hr. Ms. *Tromp* ten anker in de Sabang-baai.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

a en *b*. Omtrent den nautischen en strategischen toestand van Algiers is, na hetgeen daaromtrent vroeger reeds werd gerapporteerd, weinig meer te melden. De handel van de plaats breidt zich nog steeds aanmerkelijk uit; vooral wijn wordt veel uitgevoerd. Als kolenhaven is Algiers tegenwoordig eene der voornaamste van de Middellandsche zee.

Ook omtrent Port-Saïd, Perim en Colombo valt niets bijzonders te vermelden. Te Perim werden 275 ton, in 3 1/2 uur, en te Colombo 340 ton, in 8 uur, overgenomen.

c. Aangekocht werden:

		Algiers.	Port-Saïd.	Perim.	Colombo.
Steenkolen	(ton)	540	316	275	340
Ketelvoedingwater	id.	40	10	30	—

d. Te Algiers werden bezoeken afgelegd bij den secretaris-generaal der kolonie, als waarnemend gouverneur-generaal, den divisie-generaal bevelhebber van het legerkorps, den schout-bij-nacht, bevelhebber der zeemacht in Algiers, den prefect en den burgemeester van Algiers; te Perim bij den civielen en militairen resident, een kapitein van de infanterie; en te Colombo bij den gouverneur van Ceylon en den generaal.

Te Algiers, Port-Saïd en Colombo werden de verschillende gouvernementen gesalueerd.

3°. Het schip.

Het schip voldeed in alle opzichten uitstekend.

4°. Oefeningen.

Met de oefeningen werd dadelijk een aanvang gemaakt en geregeld vervolgd.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was zeer goed.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Niets bijzonders.

3°. Koningin Regentes.

Commandant: Kapitein ter zee J. A. A. C. Ridder van Rappard.

Van Oost-Indië naar Nederland.

1°. Nautisch gedeelte.

Hr. Ms. pantserschip *Koningin Regentes* verliet den 30sten December 1910, des V.M. te 10 uur, de baai van Sabang met bestemming naar Colombo.

Het schip, met eene bemanning van 306 koppen, was voorzien van 8 weken victualie en 600 ton steenkolen.

's Morgens van den 3den Januari 1911 werd Colombo bereikt en op loodsmansaanwijzing in de haven geankerd en gemeerd.

Buiten de haven werd het Britsche gouvernement gesalueerd, welk saluut onmiddellijk werd beantwoord.

Daar er geene autoriteiten aanwezig waren, beperkten zich de officieele plichtplegingen tot een bezoek van den consul en den commandant van het regiment hier in garnizoen. Beide bezoeken worden beantwoord.

7 Januari, 's morgens te 8 uur, werd de haven van Colombo verlaten en koers gesteld op Minikoi. Er stond een harde Noordelijke wind door, die echter spoedig afnam. In den avond van 8 Januari kwam het licht van Minikoi in 't zicht en werd dit aan de zuidkant gepasseerd. Daarna werd koers gesteld op Sokotra. Op dit traject werd een westelijke stroom ondervonden van 1 à 1.5 mijl. Sokotra werd 13 Januari gepasseerd en verder door de Golf van Aden den 15den Januari op den A.M. Aden bereikt. Den volgenden ochtend werd het Britsche gouvernement gesalueerd, waarvoor onmiddellijk bedankt werd.

Ter reede werd aangetroffen de Engelsche kleine kruiser *Proserpine*.

Den 17den Januari op de D.W. werd de reede van Aden verlaten en door de kleine straat van Bab-el-Mandeb en vervolgens langs de gewone route door de Roode zee naar Suez gestoomd, alwaar den 22sten Januari A.M., te 4 uur, geankerd werd.

Belangrijke stroomen werden niet ondervonden; de harde wind kwam op ongeveer 20° door, doch flauw. Eerst bij Daedalus-rif werd deze wind zeer krachtig en daalde de temperatuur buitengewoon snel.

's Avonds om half zeven werd het Suez-kanaal ingevaren en den 23sten Januari A.M., te 1 uur, te Port-Saïd gemeerd. Belangrijke vertraging werd ondervonden door het vastraken van een Fransch stoomschip.

Te Port-Saïd waren geene vreemde oorlogsschepen aanwezig.

Den 25sten Januari V.M., te 8 uur, werd Port-Saïd verlaten en buiten de pieren het Egyptische gouvernement gesalueerd, welk saluut onmiddellijk werd beantwoord.

Eerst werd voorbij Damiëtte gestoomd en daarna koers gesteld op het Malta-kanaal. De route werd gevolgd door dit kanaal benoorden langs Pantellaria en door het Galita-kanaal; daarna werd op Cartagena aangestuurd, waar op den V.M. van 2 Februari werd geankerd.

Er werd op dit traject voortdurend W. en W.N.W. wind ondervonden, die bezuiden Candia tot storm aanwakkerde. Er liep daar eene zeer hooge zee, die het schip veel water deed overnemen. Bij Malta werd het kalmer en werd verder goed weer ondervonden.

Te Cartagena werd het Spaansche gouvernement gesalueerd, welk saluut onmiddellijk werd beantwoord.

In de haven was alleen het Koninklijk jacht *Giralda*, waarmede de gebruikelijke plichtplegingen gewisseld werden.

Op den V.M. van 6 Februari werd Cartagena weder verlaten. Buiten gekomen zijnde, werd van de mooie gelegenheid geprofiteerd tot het doen van eenige waarnemingen met de magnetische balans. Des namiddags werden door rondstoomen de kompassen geverifieerd.

Daarna werd koers gesteld op Kaap de Galta en vervolgens op Straat Gibraltar, die den 7den Februari werd doorgestoomd.

Voorbij Gibraltar werd een Spaansch eskader van zes schepen gepasseerd. De vlag van den admiraal werd gesalueerd, voor welk saluut onmiddellijk bedankt werd.

Langs Sint Vincent en de Burlings, en om de Noord langs de Portugeesche kust, werd aangestuurd op Ouessant.

Bij de Burlings werd op de E.W. van 8 Februari een sterk Engelsch eskader gezien, dat manoeuvreerende was.

Het licht van Ouessant werd op de H.W. van 11 Februari in 't zicht geloopen. Daarna werd op Bevezier aangestuurd en verder langs de gewone route door het Kanaal gekoerst. Te Dungeness, dat 12 Februari gepasseerd werd, werd ter assistentie bij het mistige weder

een loods aan boord genomen. Langs den Noord-Hinder werd op IJmuiden aangestuurd en verder langs de kust naar de reede van Texel, alwaar op den V.M. van 13 Februari na afgifte van het saluut werd geankerd.

Bij IJmuiden kwam de inspecteur van den Marine-stoomvaartdienst aan boord ter inspectie van de machinekamer.

In Dover werden geene Engelsche oorlogsschepen verkend, doch bij de Oost-Galloper werd het pantserschip *Victorious* ontmoet.

Er werd op het traject Cartagena—reede van Texel prachtig weer ondervonden, met Noordelijken wind en hoogen barometerstand. Alleen in het Kanaal was het zeer mistig, zoodat van de lichten weinig werd gezien.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

a. en *b.* Colombo en Port-Saïd.

Buiten hetgeen reeds vroeger over deze plaatsen werd gerapporteerd, valt niets bijzonders te vermelden.

Aden.

De toegang tot de binnenreede van Aden is nu geheel tot eene diepte van 30 voet uitgebaggerd en goed betond. Opmerking verdient het, dat het aantal schepen, dat Aden aandoet, belangrijk minder wordt. Velen geven aan Perim de voorkeur.

Cartagena.

De haven van Cartagena is zeer mooi en ruim. Men ligt er voor 2 ankers en trossen op het breekwater. De aanlegplaatsen aan de kaden zijn gemakkelijk en practisch. Het arsenaal had een zeer verlaten aanzien; er lagen een paar schepen in conservatie en men zeide, dat er een paar kanonneerbooten gebouwd werden door VICKERS, maar daarvan was niets te zien.

De plaats heeft veel handel in mineralen en vruchten uit de provincie Murcia. De mineralen, die verscheept worden, zijn voornamelijk zink- en loodertsen. Ook is er eene groote fabriek, die zilver uit loodertsen afscheidt.

Alles is echter zeer duur en de stad maakt een armelijken indruk.

Als ververschingsplaats op eene heen- of terugreis naar Indië is Cartagena niet bijzonder aan te bevelen.

De steenkolen zijn goed, maar zeer duur door de hooge inkomende rechten, ook doordat de geheele kolenhandel in handen is van één leverancier.

Het kolenladen gaat bovendien zeer langzaam. De kolen worden onder toezicht van het schip in kleine sloepen geladen, die dan naar boord roeien. De ledige worden door een sleepbootje weggehaald.

Het water werd direct afgekeurd, voor drink- zoowel als voor voedingwater. Groote voorzichtigheid dient daarbij in acht genomen te worden.

De verversching waren zeer goed, maar duur, voornamelijk door de hooge plaatselijke accijnsen.

De plaats lijkt mij zeer versterkt te zijn. De klacht was dan ook, dat de stad zich niet uitbreiden kon vanwege de vestingwerken. Er is een groot garnizoen.

De booten van de Koninklijke Maatschappij doen deze haven geregeld aan.

c. Aangekocht werden, buiten de gewone verversching:

te Colombo:	250 ton	Cardiff-kolen	voor p.st.	359.7.6
en	74 „	voedingwater	„ rs.	185;
te Aden:	370 „	Cardiff-kolen	„ p.st.	629;
te Port-Saïd:	375 „	„	„ „	384.7.6
en	40 „	voedingwater	„ fr.	100;
te Cartagena:	311 „	Cardiff-kolen	„ ps.	14617.

d. De vereischte officieele bezoeken werden afgelegd en de voorgeschreven saluten gegeven.

Op de bezochte plaatsen werd van de zijde onzer consuls de meest mogelijke hulp ondervonden.

3°. Het schip.

Van het schip valt niets bijzonders op te merken dan het voortdurend lek worden van pijpjes in de ketels.

Water wordt vooruit vrij spoedig en tegen eene hooge zee instoomende in groote hoeveelheid overgenomen.

4°. Oefeningen.

Voor zoover het herhaaldelijk kolenladen en daarop volgend schoon schip maken zulks toelieten, werden de oefeningen geregeld gehouden.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was in het begin der reis minder gunstig. Vele koortsgevallen deden zich voor. Langzamerhand kwam hierin verbetering en was tegen het einde der reis, wat tropische ziekten aangaat, de gezondheidstoestand bijzonder goed te noemen.

Het aantal vrouwenziekten vermeerderde belangrijk na het bezoek aan Cartagena.

6°. Verschillende bijzonderheden.

De Noorderkeerkring werd 20 Januari 1911 gepasseerd.

Met Hr. Ms. *Noordbrabant* werd bijna voortdurend draadlooze ver-

binding gehouden. In de Middellandsche zee werd Hr. Ms. *Heemskerck* gehoord en er was daar ook draadlooze verbinding met Scheveningen.

Vanaf 31 Januari werden de tijdseinen van Parijs opgenomen.

4°. Noordbrabant.

Commandant: Kapitein ter zee H. T. Hoven.

Van Oost-Indië naar Nederland.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 30sten December 1910 werd te 6 uur V.M. de Sabang-baai verlaten tot het aanvaarden van de reis naar Nederland.

Het restant steenkolen bedroeg 725 ton, de diepgang achter 61, voor 58 dM.

De koers werd bepaald op N. 269° O., het aantal omwentelingen op 77, overeenkomende met 11 zeemijlen, waarbij 6 ketels in gebruik genomen werden. Dit laatste met het oog op zuinig kolenverbruik.

De N.O. mousson stond flauw door, af en toe was de wind zelfs Z.O. Het eerste etmaal (30 op 31 December) werd een stroom van 43 zeemijlen om de N. 300° O., het tweede 26 zeemijlen om de N. 290° O. het etmaal vóór Dondra-head van 12 zeemijlen (in 16 uur) om de N. 240° O. ondervonden.

Op de D.W. van 2 Januari 1911 werd verkenning verkregen aan de Zuidkust van Ceylon en op den A.M. te 4 uur Colombo bereikt. Op dit laatste gedeelte der reis liep de stroom om de Zuid met eene kracht van 1 à 0,5 zeemijl per uur.

Na afgifte van het saluut werd op loodsmansaanwijzing in de haven geankerd en wel met 2 ankers en het achterschip gemeerd op eene meerboei. Het restant steenkolen bedroeg 525 ton.

Tijdens het ankerlichten bij het vertrek op den 6den Januari bleek B.B.'s anker onklaar te zijn van S.B.'s ketting, waardoor eenig oponthoud ontstond. De meeste schepen lagen voor één anker met een vóórtros op eene meerboei, behalve de achtertros. Dit komt mij verkieslijker voor.

Te 8½ uur V.M. buiten de haven gekomen, werd met N. 280° O. (r.w.) koers gesteld bezuiden Minikoi, naar een punt ongeveer midden tusschen Kaap Guardafui en de eilanden bezuiden en bewesten Sokotra.

De voorraad kolen bedroeg 747 ton.

Het aantal omwentelingen werd bepaald op 73, overeenkomende met ongeveer 10½ zeemijlen.

De N.O. mousson stond het eerste etmaal krachtig door en werd een stroom van 30 zeemijlen om de N. 276° O. ondervonden. Daarna

verminderde de kracht van den wind aanmerkelijk en werd met fraai weder, doch weinig stroom mede, de oversteek naar de Golf van Aden gemaakt.

Minikoi werd op de E.W. van den 7den Januari op 5 zeemijlen afstand bezuiden langs gevaren.

Door het water werd met 73 omwentelingen niet meer dan gemiddeld 10¼ zeemijlen behouden, waardoor het kolenverbruik (gerekend over 2½ etmalen) per zeemijl 212 K.G. bedroeg. Op het traject Sabang—Colombo, bij 77 omwentelingen en 11 zeemijlen vaart, was het kolenverbruik 222 K.G. per zeemijl geweest.

Toen den 8sten Januari de mousson flauw bleef en daardoor weinig stroom verwacht kon worden, werd aangezet tot 77 omwentelingen. Daardoor toch werd zekerheid verkregen, dat Perim zóó tijdig kon worden bereikt, dat het kolenladen op den 14den Januari (een Zaterdag) zoude beëindigd zijn en dus niet den Zondag aldaar overgebleven zoude behoeven te worden.

De meerdere vaart werd over het geheele traject tot Perim verkregen door slechts 20 ton grooter kolenverbruik.

Van een Zuidelijken stroom beoosten den meridiaan van 70° O.L., zooals de stroomkaarten aangeven, werd niets bespeurd.

Op de D.W. van den 12den Januari werd verkenning verkregen aan de Broeders. Kaap Guardafui werd te 5 uur N.M. van dien dag op pl.m. 3 zeemijlen afstand voorbijgevaren, waarbij ongeveer 0,5 zeemijl stroom per uur om de West werd ondervonden, en met den koers N. 276° O. (r.w.) de Golf van Aden werd ingestoomd.

Het weer was fraai, de wind O.N.O. 3—4, de zee kalm.

Den 14den Januari werd Perim bereikt en op loodsmansaanwijzing te 9½ uur V.M. in de baai geankerd. Het restant steenkolen bedroeg 282 ton.

Na aanvulling van den steenkolenvoorraad met 150 ton en het overnemen van 80 ton voedingwater, werd te 4 uur N.M. de baai verlaten.

De voorraad kolen bedroeg 428 ton. Het aantal omwentelingen werd bepaald op 73.

De in de zeilaanwijzing aangegeven weg door de Roode zee werd gevolgd; den 15den Januari op de H.W. de straat Aboe-Ail doorgevaren, werd Jebel-Teir op den middag van dien dag uit het zicht verloren.

Reeds op 17° N.Br. werden de Noordenwinden aangetroffen en nam de temperatuur geleidelijk af.

Van dwarsstroomen werd geen invloed bemerkt.

Op den P.V. van den 18den Januari werd de Golf van Suez bereikt en den volgenden morgen te 9½ uur ter reede Suez geankerd. Na aan boord nemen van den loods en een zoeklicht, werd te 1 uur N.M. het

kanaal ingestoomd; 13 uur later werd Port-Saïd bereikt. In het kanaal behoefde geen enkele maal vastgemaakt te worden.

Het restant steenkolen bedroeg bij aankomst te Suez 169, bij aankomst te Port-Saïd 143 ton.

Na aanvulling van den kolenvoorraad werd den 20sten Januari te 4 uur N.M. op loodsmansaanwijzing Port-Saïd verlaten.

Buiten gekomen werd het gouvernement gesalueerd, hetgeen onmiddellijk beantwoord werd.

De kolenvoorraad bedroeg 527 ton. Met 73 omwentelingen werd koers gesteld, vrij van de Damiëtte-bank en het kustlicht Zuid peilende, op Malta. Er stond een vrij krachtige N.W. wind met veel zee.

Gaandeweg nam de kracht van den wind af en met afwisselenden meest zwakken wind, werd de reis volbracht. Den eersten dag werd ongeveer 0.5 zeemijl stroom om de Oost ondervonden, waarom tot 77 omwentelingen werd aangezet.

Op de D.W. van den 24sten Januari werd verkenning verkregen van het eiland Malta.

Na de noodige waarnemingen gedaan te hebben met de magnetische balans, werd naar de haven van Valetta gestoomd en op loodsmansaanwijzing te 9 uur V.M. op eene boei voor de French-creek gemeerd.

Tijdens het binnenkomen werd het Britsche gouvernement en de vlag van den schout-bij-nacht, directeur en commandant gesalueerd, welke saluten onmiddellijk beantwoord werden.

Het restant steenkolen bedroeg 310 ton.

In den morgen van 28 Januari werd te 9 uur op loodsmansaanwijzing Valetta verlaten.

De voorraad steenkolen bedroeg 717 ton.

Beoosten het eiland Malta langs varende, werd vervolgens de weg genomen door het Zuidelijkste der Comino-vaarwaters, tusschen Malta en Comino. Dit vaarwater levert geene moeielijkheden op en is wel loonend, te meer daar het eenige oplettendheid eischt om de verschillende peilpunten te verkennen. Vervolgens werd benoorden Pantellaria, bezuiden Cani-rots en door het Galita-kanaal langs Afrika's Noordkust gestoomd.

De te Malta geladen steenkolen, Vivians Merthyr, bleken van zeer minderwaardige hoedanigheid te zijn. Volgens opgave van den leverancier, waren zij direct uit het schip gelost. Het kolenverbruik was ongeveer 40% grooter dan bij goede kolen.

Na één etmaal krachtige N.W. wind, nam deze af en werd met fraai weder en zwakken N.W.-Z.W. wind op den 31sten Januari op de E.W. verkenning verkregen aan het licht op Kaap de Gata. Langs de Noordkust van Afrika werd een getij stroom tot een maximum van 1 zeemijl, beurtelings mede en tegen, ondervonden, geen bepaalde O. stroom.

Nabij Kaap Calaburras werd op 1 Februari gemeenschap verkregen met Hr. Ms. *Heemskerck* en een zieke van dat schip, bestemd voor het hospitaal te Willemsoord, overgenomen.

De wind was ondertusschen omgeloopen tot Z.O., in kracht toegenomen, af en toe vergezeld van regen. Met vrij dik weer werd Straat Gibraltar doorgevaren. Buiten de straat liep de wind om tot Z. en Z.Z.O. met hooge zee.

Op den A.M. van 2 Februari werd Sagres-point gepasseerd en verzocht gemeld te worden.

Bij Kaap Finistère liep de wind terug naar het N.O., later ruimende tot Oost, en woei weldra met een kracht 8-9, zoodat tot 60 omwentelingen geminderd moest en het schip weinig vordering maakte. De barometer, die steeds boven de 765 was geweest, steeg geleidelijk tot 782 op 7 Februari, wind afnemend, varieerend tusschen O.Z.O. en N.O.

Ouessant werd in den nacht van 5 op 6 Februari op pl.m. 10 zeemijlen afstand gerond en langs de Casquets, die den 6den Februari verkend werden, koersgesteld op Beachy-Head. Alvorens verkenning verkregen was van de Engelsche kust werd het dik van mist, zoodat op het lood het Kanaal verder ingestoomd werd.

Op den V.M. werd het lichtschip van Varne op den kop geloopen. Beachy-Head was op 9, Royal-Sovereign op 4 en Dungeness op 7 zeemijlen langs gevaren, zonder dat iets van de lichten of van de kust gezien was.

De loodingen met het Tomson-lood gaven af en toe vrij groote verschillen met de diepten op de kaart, zoodat een traject van 's nachts half drie tot 's morgens negen uur geene gedecideerde plaatsbepaling gaf en een pl.m. 10 zeemijlen Westelijker plaats deed vermoeden dan later bleek bij het in het zicht loopen van de Varne-shoal.

Van lichtschip Varne werd koers gesteld op Dover, dat op pl.m. 1 zeemijl verkend werd, en langs de lichtschepen Z. en O. Goodwinsand, Noord-Hinder en Maas, IJmuiden bereikt, waar ingevolge draadlooze berichten de inspecteur van den Marine-stoomvaartdienst aan boord zou komen. Het bleef mistig tot den Waterweg.

Bij aankomst voor IJmuiden bedroeg het restant steenkolen 104 ton.

Na embarkeeren van genoemden inspecteur te 7½ uur V.M. van 8 Februari werd volgens diens inzichten gestoomd, vervolgens door het Schulpengat te 12 uur de reede van Texel bereikt, waar het schip onder de orders van den directeur en commandant der Marine kwam.

Op de reede werden de noodige waarnemingen verricht met de magnetische balans.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

a. Colombo.

Er wordt nog steeds gewerkt aan den bouw van een nieuwen golfbreker. Het uiteinde der werken wordt aangegeven door eene lichtboei.

Perim. Nihil.

Port-Saïd. Nihil.

Malta.

De golfbrekers van de Grand Harbour zijn voltooid. Toch staat er in de haven bij N.O. wind deining, die voor sloepen en langszijde liggende lichters lastig kan zijn.

De ligplaats der schepen is echter onder alle omstandigheden veilig. Er werd aan Hr. Ms. *Noordbrabant* een stel boeien aangewezen voor den ingang van French-creek. Met den ankerketting werd gemeerd op eene vóórboei, waartoe eerst een zware staaldraadtros binnen boord genomen werd, die permanent bevestigd is op de boei. Op de achterboei werd het schip vastgemaakt door een dergelijken staaldraadtros (van 135 m.M.).

De waarde van Malta, als strategisch punt, wisselt met de groepeering der Europeesche mogendheden, — de sterkte der bezetting en samenstelling der Middellandsche zee vloot houdt daarmede verband. In de latere jaren, toen het Britsche rijk de home fleet versterkte, ten koste van het Middellandsche zee eskader, werd ook het garnizoen van Malta van 8000 man verminderd tot 5000 man. De sterkte van het King's own Malta regiment of Militia en de Royal Malta Artillery, eene reserve gerecruteerd uit de Maltezer bevolking, bedraagt ongeveer 3000 man en is niet begrepen in de sterkte van het garnizoen.

Als handelsplaats gaat Valetta niet vooruit, daar het als kolenhaven de laatste jaren door Algiers overvleugeld wordt. De handel op Nederland blijft ongeveer hetzelfde. De Koninklijke Stoombootmaatschappij laat door hare schepen Malta geregeld aandoen.

b. Colombo. Nihil.

Perim.

De omzet van kolen te Perim in 1910 bedroeg 40.000 ton, hetgeen als een gemiddeld cijfer wordt beschouwd. Het vorige jaar was de afzet minder geweest. Sabang, met een gemiddelden afzet van 180.000 ton per jaar, steekt hier dus gunstig bij af. Aden levert gemiddeld 200.000 ton. Men wordt in Perim vlug geholpen. Te 9½ uur V.M. viel het anker en had het schip om 12½ uur N.M. kunnen weg gaan. Aan den loods werd de gebruikelijke fooi van 10 shilling gegeven.

Port-Saïd. Nihil.

Malta. De Marine-werf met 3 à 4000 werklieden kan alle herstellingen uitvoeren en beschikt over groote droogdokken.

Als kolenhaven is Malta zeer geschikt. De bediening en het laden gaan vlug.

c. Aangekocht werden te Colombo 250 ton steenkolen, 25 ton voedingwater;

te Perim 150 ton steenkolen, 80 ton voedingwater;

te Port-Saïd 400 ton steenkolen, 60 ton voedingwater. De steenkolen waren van matige hoedanigheid;

te Malta 450 ton steenkolen, 100 ton voedingwater. De steenkolen waren van slechte hoedanigheid.

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

Colombo. Geene bijzonderheden.

Perim. Geene bijzonderheden.

Port-Saïd.

Aldaar werden aangetroffen de Turksche kanonneerbooten *Ordu* en *Raphahië*, op weg naar Hodeida (Jemen), waarmede de gewone beleefdheidsbezoeken werden gewisseld. Met het oog op het korte verblijf en het kolenladen wisselden de commandanten geene bezoeken.

Malta.

De Middellandsche zee-vloot nam deel aan de vlootoefeningen te Vigo; daardoor waren slechts enkele oorlogsschepen aanwezig.

De consul en zijn broeder, de vice-consul, beijverden zich het verblijf voor commandant en officieren zoo aangenaam mogelijk te doen zijn. Ik had het genoegen deze heeren en eenige hunner familieleden, die ik ontmoet had, een avond aan tafel te hebben.

3°. Het schip.

Geene bijzonderheden.

4°. Oefeningen.

Deze werden geregeld voortgezet. Eenige malen werd ter oefening van de officieren met het schip gemanoeuvreerd, door tonnen te doen oppikken, enz.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was gunstig.

DATUM.	Tijd aan boord.	Pl.m. N.B.	Pl.m. O.L.	Temperatuur lucht min temp. water.	Kimduiking N.Z.	Gevonden I. E.	Kimduiking O.—W.	Gevonden I. E.	Kimduiking verbeterd voor temperatuurverschil.	Kimduiking volgens tafel van Brouwer. Hoogte oog 10 M.
16 Januari . . .	V.M. 9. u. 30 m.	18° 50	39° 5	= — 1,0	6′ 7″,5	— 2′ 15″	6′ 30″	— 2′ 30″	6′ 0″	5′ 36″
„ . . .	„	„	„	„	6′ 30″	— 1′ 50″	—	—	„	„
„ . . .	N.M. 1 u. 45 m.	19° 40	39° 0	= — 2,5	6′ 54″	— 2′ 15″	6′ 54″	— 2′ 15″	6′ 45″	„
„ . . .	„	„	„	„	6′ 55″	— 2′ 0″	7′ 5″	— 2′ 20″	„	„
17 „ . . .	V.M. 7 u. 30 m.	22° 20	37° 5	„	7′ 10″	— 2′ 20″	7′ 15″	— 2′ 30″	„	„
„ . . .	„	„	„	„	N.O.—Z.W. 6′ 30″	— 2′ 0″	—	—	„	„
„ . . .	10 u. 30 m.	22° 40	37° 15	= — 3	Z.O.—N.W. 6′ 22″	— 1′ 55″	—	—	7′ 0″	„
„ . . .	N.M. 1 u. 30 m.	23° 20	37° 0	= — 1,5	6′ 30″	— 2′ 30″	6′ 37″	— 3′ 0″	6′ 25″	„
„ . . .	„	„	„	„	6′ 55″	— 2′ 0″	6′ 50″	— 2′ 0″	„	„
„ . . .	5 u. 45 m.	24° 0	36° 30	= — 2,0	6′ 30″	— 2′ 30″	6′ 38″	„	6′ 30″	„
18 „ . . .	N.M. 1 u. 30 m.	27° 0	34° 40	= — 4,0	7′ 0″	— 3′ 0″	7′ 25″	— 2′ 20″	7′ 0″	„

6°. Verschillende bijzonderheden.

In den nacht van 31 December 1910 op 1 Januari 1911 werd op ruim 1800 K.M. per draadlooze telegrafie gemeenschap verkregen met Hr. Ms. *Tromp*, welk schip zich toen in Straat Malakka bevond.

In de Roode zee werd eenige malen per dag de kimduiking in de richting N.—Z. en O.—W. gemeten. Onregelmatigheden werden niet gevonden; wel toonden de uitkomsten aan, dat het wenschelijk is de correctie voor het temperatuurverschil tusschen lucht en water toe te passen (zie Zeemans-handboek S. P. L'HONORÉ NABER, 1901, I, blz. 240). De uitkomsten der waarnemingen worden als bijlage aan dit rapport toegevoegd.

Het gebruik van nachtelijke seinen volgens MORSE neemt op de koopvaardijschepen steeds toe.

De stations in het Kanaal van Suez zijn voorzien van lantaarns en deskundig personeel, en wordt bij het passeeren dikwerf geseind tot het inwinnen van inlichtingen enz. Ook te Perim en Gibraltar kan 's nachts aan het seinstation geseind worden met het MORSE-alphabeth.

Omtrent het kolenverbruik over de geheele reis kan het volgende worden medegedeeld.

TRAJECT.	Afstand zeemijlen.	Kolenverbruik ton.	Omwentelingen aantal.	Gemiddelde vaart zeemijlen.	Duur der reis uren.	Kolenverbruik per zeemijl.	
						Zonder toepassing stroom.	Met toepassing stroom.
Sabang—Colombo.	960	200	77	11	82	205	215
Colombo—Perim .	2180*e*	465	73—77*a*	10¹/₄—11	196	207	73 omw. 199 77 „ 211
Perim—Suez . . .	1209	259	73	10¹/₄	112	214	221
Port-Saïd—Malta.	943	217*c*	73—77*b*	10¹/₄—11	88	230	—
Malta—Texel . . .	2415	523*d*	65	9	353	257	—

Het kolenverbruik per zeemijl is herleid tot een zelfden maatstaf voor verstuiven en wel 3 % tijdens het laden (niet begrepen onder het verbruik) en 3 % voor het verstuiven binnenboord (wel daaronder begrepen); verder alle verbruik inbegrepen.

a. 60 uur met 73 omwentelingen, overigens 77 omwentelingen.

b. 12 „ „ 73 „ „ 77 „

c. Matige hoedanigheid der kolen.

d. Slechte hoedanigheid van pl.m. 400 ton der kolen.

e. Bezuiden Sokotra.

De voorraad steenkolen bij vertrek uit Sabang bedroeg 725 ton, bijgeladen (aangekocht) 1250 ton, restant bij aankomst te Texel 94 ton, verbruikt 1881 ton.

De reis werd te IJmuiden afgebroken tot het doen van stoomen ten overstaan van den inspecteur van den Marine-stoomvaartdienst. Gerekend is op een gemiddeld gebruik tot reede Texel.

5°. Friesland.

Commandant: Kapitein ter zee S. Woldringh.

Reis in den Atlantischen Oceaan en in de Middellandsche Zee.

1°. Nautisch gedeelte.

Hr. Ms. *Friesland* verliet te ongeveer 9 uur op den V.M. van den 22sten October 1910 de haven van Nieuwediep, ter aanvaarding van den oefeningstocht.

Te 10 uur werd de uiterton van het Schulpengat gepasseerd en koers gezet op het lichtschip van de Noord-Hinder-bank. De wind was Oosteljk, afwisselend van F.K. tot S.B.K., de lucht heïg, zoodat het zicht slecht was. Het genoemde lichtschip werd te ongeveer 8 uur P.V. in zicht geloopen en daarna naar Dungeness gestoomd; de machines 85 omwentelingen doende, waarbij gemiddeld 11 mijl werd behouden. Ik achtte het raadzaam om van de gunstige stoomgelegenheid te profiteeren om zoo spoedig mogelijk buiten het Engelsche Kanaal te geraken, in verband met den dalenden barometer en de toenemende heïgheid, welke later in mist overging. Dungeness werd te 1 u. 30 m. H.W. gepasseerd en bevond Hr. Ms. *Friesland* zich den volgenden dag te 9 u. 30 m. V.M. op pl.m. 4 mijlen afstand bezuiden St. Catharine-point. Het zicht was gaandeweg zeer verminderd en het eiland Wight was slechts even in een blinkert te zien, doch juist lang genoeg om verkenning te verkrijgen aan den vuurtoren.

Van het passeeren van St. Catharine-point werd draadloos bericht gezonden via Niton (eiland Wight) aan den Minister van Marine.

Gelukkig was de mist niet van dien aard, dat vaart moest worden geminderd.

De Engelsche wal werd uit zicht verloren en op gegist bestek werd op den A.M. te 2 uur van Portland Bill overgestoken naar de Westkust van Frankrijk, de koers zoodanig nemende, dat Ouessant op 25 mijl zou worden gepasseerd. De lichten van dit eiland werden op de H.W.

van 24 October te 3 uur dwars gepeild, ondanks het schip volgens gegist bestek buiten de lichtcirkels stond. Het zicht was dus zeer verbeterd. Het astronomische bestek gaf later aan, dat inderdaad het eiland op den gewilden afstand was voorbij geloopen.

In verband met den gunstigen toestand van het weder, ondanks den steeds langzaam dalenden barometer, werd te 4 uur D.W. het aantal omwentelingen der machines verminderd tot 70, waarmede ongeveer 9 mijl werd behouden.

De toestand der zee was intusschen minder gunstig geworden bij den krachtig doorstaanden Z.O. wind.

Op den A.M. werd de wind, nog steeds in kracht toenemende, bij dalenden barometer steeds Zuidelijker; de lucht was dik en verstopt, zoodat niet anders dan slecht weder werd verwacht. Af en toe vielen op den P.V. zware buien in, gepaard met regenvlagen, tot vrij plotseling de barometer begon te rijzen en het weder handzaam werd, terwijl ook de wind weer langzaam naar het Z.O. terug liep. Verminderden op de D.W. van 25 October tot 60 omwentelingen, daar een der condensors lek bleek te zijn, waardoor last van opkoken werd ondervonden. Alleen B.B.'s condensor bleef voor korten tijd in gebruik voor beide machines.

De barometer ging inmiddels weder dalen en namen wind en zee toe. Op de E.W. bij het passeeren van het licht Villano was het zeer buïig en woei het zeer krachtig uit het Zuiden, terwijl de regen bij stroomen nederviel, zoodat het zicht dikwijls alles te wenschen over liet. Op de H.W. begon de barometer weder langzaam te rijzen en klaarde het weer aanmerkelijk op, zoodat ook verkenning werd verkregen aan 't licht van Finistère.

Bij gunstige stoomgelegenheid werd verder om de Zuid gekoerst; kregen op de D.W. van 27 October zicht van het licht van Burlingseiland. De toestand der zee was ook zeer verbeterd. Vanaf Kaap Rocca werd naar de Canarische eilanden gestuurd. De wind was Z.W., stond krachtig door, terwijl de toestand der zee daaraan geëvenredigd was. De barometer maakte kleine schommelingen, het weer bleef vrijwel constant, af en toe vielen buien in, waarin de wind neiging had westelijker te worden.

Stonden den 30en October op den middag ongeveer N.O. 200 mijl van Teneriffe. De wind was nagenoeg gaan liggen, terwijl de deining zeer was afgenomen. De barometer was gestadig gerezen, zoodat alle hoop bestond op een goed weer periode. In verband met mijn voornemen om Maandag tijdig aan te vangen met schijfschieten met geschut, verminderde de vaart tot 5 mijl, ten einde op bekwamen afstand van de eilanden aan het voornemen te kunnen gevolg geven.

Begunstigd door fraai weer en vrij hoog loopende deining werd op

den 31sten October de geheele dag besteed aan het houden van schietoefeningen met geschut Op den P.V. werd de reis naar Santa Cruz vervolgd; de reede werd te 8 uur V.M. van 1 November bereikt en op loodsmansaanwijzing geankerd dicht bij de Mole. Het Spaansche gouvernement werd gesaluurd met 21 schoten, welk saluut onmiddellijk werd beantwoord.

In den A.M. van 9 November werd de reede van Santa Cruz verlaten. De assistentie van een loods werd niet ingeroepen en waren dientengevolge geene loodsgelden verschuldigd.

Begunstigd door fraai weder werden eenige wachten gestoomd in de koers naar Cadix om daarna de voorbereidende schietoefeningen te houden met geschut voor het 2e halfjaar 1910, nadat de voorgeschreven oefeningen van het 1e halfjaar ten einde waren gebracht.

Hiermede doende zijnde, verzocht de officier van gezondheid der 1e klasse, belast met den geneeskundigen dienst aan boord van dezen bodem, terug te stoomen naar Santa Cruz om een ernstigen zieke te evacueeren naar het hospitaal aldaar. Aan dit verzoek werd gevolg gegeven en terug gestoomd naar Teneriffe, zijnde het schip slechts 130 mijlen van dit eiland verwijderd. Dicht bij de reede zijnde, werd aanmerkelijke beterschap in den toestand van den patient geconstateerd en oordeelde de behandelende geneesheer evacuatie onnoodig, zoodat weder in de koers naar Cadix werd teruggestoomd. Vervolgden op de A.M., P.V. en E.W. de bovenbedoelde schietoefeningen en stoomden vervolgens met 11 mijlsvaart naar Cadix. Gedurende het eerste gedeelte van den overtocht werd eveneens fraai weer ondervonden, terwijl de zee kalm was, later evenwel, dicht bij Cadix zijnde, daalde de barometer en begon het vrij krachtig te waaien uit het W.N.W., terwijl de zee belangrijk toenam.

Te 8 uur op den V.M. van den 15en November werd op loodsmansaanwijzing ter reede van Cadix vertuid en het Spaansche gouvernement gesaluurd met 21 schoten, welk saluut onmiddellijk werd beantwoord.

De reede van Cadix werd den 22sten November des namiddags te 1 u. 30 m. verlaten. De hulp van een loods werd onnoodig geacht, doch niettemin moesten de loodsgelden worden betaald. Het weder was buitengewoon fraai en werd, onmiddellijk nadat het schip in zee was, begonnen met de stoomproef bedoeld bij art. 42 Instructie C.O. De koers werd genomen naar de Straat van Gibraltar, welke op den P.V. werd doorgestoomd, en daarna benoorden het eiland Alboran om de Oost vervolgd. Op den V.M. van den 26sten November werd koers gezet benoorden Sicilië. Werden op den V.M. te 9 uur voorbij geloopen door Hr. Ms. *Tromp*, dit schip werd echter niet gezien, doch hadden we sedert den vorigen dag hiermede draadlooze seingemeenschap, terwijl na zonsondergang met 't zoeklicht werd geseind. De wind was intusschen

weder in kracht afgenomen, zoodat de reis met fraaie stoomgelegenheid werd vervolgd. Passeerden op den V.M. van den 28sten November de straat van Messina. Op de E.W. werd Kaap Passero gerond. De barometer daalde vrij belangrijk gedurende den nacht van 29 op 30 November, terwijl de wind Z.O. werd en krachtig begon door te staan. Op den P.V. van 30 November werd de baai van Tunis ingestoomd en te 7 uur geankerd ter reede van La Goulette.

Te 8 uur V.M. van den 1sten December werd op loodsmansaanwijzing door het kanaal naar Tunis gestoomd en aan de kade gemeerd. Vóór het naar binnen stoomen werd het gouvernement van Tunis gesalueerd met 21 schoten, welk saluut onmiddellijk werd beantwoord.

Des voormiddags te 9 uur van den 9den December werd ontmeerd, met behulp van eene sleepboot, welke tegen den zeer lagen prijs van 15 francs was te bekomen. Op loodsmansaanwijzing werd met 5 mijls vaart door 't kanaal naar de reede gestoomd. Met Noordelijke koersen werd langs Kaap Carthago gestoomd, de lichten van El-Kamela en de Cani-rotsen gepasseerd en vervolgens door het Galita-kanaal gevaren, waarna koers werd gezet op het licht van Alboran. De wind was eerst Noordelijk doch later Westelijk. Gedurende den nacht was het buiïg, met veel regen en wind, terwijl de zee en deining gelijkelijk toenamen. Met 70 slagen der machines werd niet meer behouden dan 8½ mijl, terwijl het kolenverbruik door den ongunstigen toestand van de zee en den krachtigen wind 9 ton per wacht bedroeg. De barometer, welke aanvankelijk rijzende was, kreeg op den V.M. van 10 December weder neiging tot dalen. Over het algemeen was het weder ongestadig en ging hiermede rijzen en dalen van den barometer gepaard, zonder dat de schommelingen groot waren. Op den V.M. van 11 December stond het schip ongeveer 30 mijl benoorden Algiers, de deining was vrij belangrijk, hetgeen van zeer nadeeligen invloed was op vaart en kolenverbruik, bovendien deed zich langzamerhand de Oostelijke stroom door Straat Gibraltar gevoelen. De wind wakkerde op den A.M. aan tot G.M.K. zoodat de log slechts een behoud van 7 mijl aanwees, de machines 70 omwentelingen doende. Gedurende den nacht klaarde het weer op; de regenbuien hadden de zee afgeslecht, doch de deining bleef bestaan. De barometer rees gedurende twee wachten 8 mM.; het weer was nochtans op den V.M. en A.M. van 12 December vrij handzaam, doch op den P.V. begon het weder hard te waaien uit het Westen; de barometer bleef den hoogsten stand handhaven, zijnde 764 mM.

Het stoomschip *Rindjani* van de Rotterdamsche Lloyd, dat op den V.M. benoorden ons passeerde en met welk schip draadloos werd geseind, deelde mede, dat in de Golf van Biscaye en langs de Portugeesche kust zwaar stormweer uit het Z.W. was ondervonden. De

straat van Gibraltar werd op den V.M. van 13 December bereikt; het zicht was zeer slecht, zoodat het schip reeds midden in de straat was, voordat iets van het hooge land aan S.B. en B B. was gezien. De Oostelijke stroom was bijzonder krachtig, door de sterke Westelijke winden, zoodat het schip slechts 6 mijl kon behouden. Aan de semaphore bij het licht van Tarifa werd de naam van 't schip geseind met verzoek om gerapporteerd te worden.

Het weder klaarde langzamerhand op, doch bleef de hinderlijke Z.W. deining nog geruimen tijd ons volgen. Kaap Sint-Vincent werd op den V.M. van den 14den December gerond. Ondanks de hooge deining, die meer en meer verward werd, was de stoomgelegenheid goed en lag het schip vrij rustig. De wind wisselde tusschen Z. en ZW. en stond vrij krachtig door. Het zicht was op den P.V. minder en op de E.W. slecht, zoodat het licht van Rocca, dat op plm. 4 mijl werd gepasseerd, nauwelijks was te zien. Op de H.W. van den 15en werd het vrij dik van mist, zoodat mist-signalen moesten worden gedaan. Het licht van Burlings-eiland, dat op plm. 10 mijl werd voorbij geloopen, werd niet gezien. Den geheelen dag bleef het zeer dik van mist; de Z.W. wind wakkerde aan, terwijl de zee geweldig hoog liep. Op de E.W. klaarde het op en werd zicht verkregen van de lichten van Finistère en Villano.

Vanaf Villano werd koers gezet op 40 mijl bewesten Ouessant. De wind bleef krachtig waaien uit den Zuid-Westelijken hoek. De Westelijke deining in de Golf van Biscaye was bijzonder hoog, zoodat het schip hevig slingerde. De lucht was meestal bewolkt, doch het zicht was vrij goed.

Den 16den December werd vrij goed middag-bestek verkregen. Na het bestek op de D.W. van den 17den werden twee streken ingestuurd; de nieuwe koerslijn leidde 15 mijl bewesten Ouessant. Het zicht was buitengewoon goed; de toestand van weer en zee was echter weinig veranderd, doch de stoomgelegenheid was gunstig, waarvan profijt werd getrokken door te vermeerderen tot 75 omwentelingen. Passeerden op den P.V. Ouessant op 10 mijl en zetten koers op St. Catharine-point. De wind werd gedurende den nacht Noord; bij snel rijzenden barometer woei het zeer krachtig. Te 10 uur V.M. van den 18den December stonden 10 mijl bezuiden Wight. Vervolgden door het Kanaal; passeerden te 7 uur P.V. Dungeness. De lucht was zeer heïig, zoodat de lichten van Dungeness eerst werden gezien toen zij dwars werden gepeild op ongeveer 5 mijl afstand; ook de andere lichten van den Engelschen wal en die der vuurschepen werden zeer laat en met zeer veel moeite gezien. De scheepvaart was bijzonder druk, zoodat de navigatie zorgelijk was.

Na het passeeren van het lichtschip der Sandetti-bank werd vaart

verminderd tot 60 omwentelingen en te 8 uur V.M. van 19 December werd langzaam stoomende de terugreis naar Nieuwediep vervolgd.

Te 4 uur A.M. liepen wij IJmuiden in zicht, stoomden vervolgens langs de kust naar het Schulpengat en kwamen te 7 u. 45 m. ten anker nabij de uiterton. Den volgenden ochtend werd naar binnen gestoomd en geankerd ter reede van Nieuwediep te 9 uur.

Op het tijdstip van parade werd de commandovlag van den schoutbij-nacht, directeur en commandant der Marine, gesalueerd met 13 schoten.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

Santa Cruz de Teneriffe.

a. De ankerplaats werd bij aankomst te Santa Cruz door den loods aangewezen. Het schip werd vertuid met B.B.'s anker om de N.W. en 20 vaam ketting, en met S.B's. anker om de Z.O. met 30 vaam ketting. Om open kluizen te houden werd het stopanker met manilla-tros achteruit uitgebracht. Boeien om 't achterschip te meeren ontbraken nog steeds, terwijl ook de bouw van de Mole slecht vordert. Bij Z. wind geeft deze onvoldoende beschutting tegen de spoedig doorkomende deining. Gelukkig werd door het fraaie, doch warme weder hiervan weinig last ondervonden.

b. Voorzieningen aan romp en werktuigen kunnen worden uitgevoerd als deze van weinig beteekenis zijn.

De aangekochte levensmiddelen waren van goede hoedanigheid; alleen het brood had een zuren smaak.

De steenkolen zijn zeer goed. Het kolenladen ging niet heel voorspoedig; er waren twee dagen benoodigd om ruim 600 ton over te nemen. Hierbij werden de electrische tips gebruikt, welke over 't algemeen goed voldeden. Een groot bezwaar bij het gebruik is, dat de hijschen te kort zijn, waardoor, als de lichters ongeveer voor de helft ledig zijn, de einden der hijschen de gevulde kolenzakken niet meer kunnen bereiken. Een schinkel moet dan gebruikt worden, waarmede de zakken eerst op het boord van de lichters worden gezet om daarna boven de verschansing te worden geheschen. De hijschen kunnen niet verlengd worden, daar de lengte hiervan begrensd wordt door den afstand, welke de man, aan den klemmer geplaatst, kan doorloopen, en deze afstand is beperkt. Bovendien vorderde het geruimen tijd, voordat ieder met de behandeling van een en ander was vertrouwd, zoodat den tweeden dag de resultaten gunstiger waren dan op den eersten dag.

c. Aangekocht werden: 618 ton steenkolen ad p.st. 1/6/6 per ton; 205 ton ketel- en voedingwater ad p.st. 0/5/0 per ton.

d. Bezoeken werden hier gewisseld met den consul, de civiele

en militaire autoriteiten van de plaats en met den commandant van het Deensche oorlogsschip *Ingolf*, welk schip op den A.M. van Vrijdag 4 November ter reede was gekomen.

De consul ontving bij vertrek van boord een saluut van 9 schoten, terwijl de civiele gouverneur, zijnde een schout-bij-nacht, een saluut van 13 schoten ontving.

De commandant en officieren werden geïntroduceerd in het casino.

De consul noodigde den commandant en vier officieren uit voor een diner ten zijnen huize te Lagima, waar hij de zomermaanden doorbrengt, terwijl ik de eer had Zijnhoogedelgestrenge met familie aan boord Hr. Ms. *Friesland* aan een dejeuner te zien.

Cadix.

a. De ankerplaats werd bij aankomst ter reede van Cadix door den loods aangewezen. Op diens aanwijzing werd vertuid in 5 vaam water met 30 vaam ketting van beide ankers; S.B.'s anker lag om de Noord, B.B.'s anker om de Zuid. De vertui-wartel werd aangebracht. De zeilaanwijzingen laten niets te wenschen over, zoomede de betonning en de verlichting.

De reede ligt open voor N.W. winden en deze veroorzaken spoedig deining, hetgeen van zeer ongunstigen invloed is op de gemeenschap met den wal.

Alleen den eersten dag werd hiervan last ondervonden, daar het verder verblijf door zeer fraai weder werd begunstigd.

Er is zeer veel scheepvaart en voornamelijk was de zeilvaart buitengewoon levendig. Flinke zeilschepen van allerlei natiën kwamen en vertrokken gedurende ons verblijf. Deze schepen nemen zout in en vervoeren deze lading naar havens, waar veel visch wordt gevangen. Als handelsplaats is Cadix van groote beteekenis.

b. Voorzieningen aan romp en machines kunnen worden uitgevoerd door de Compania Transatlantica, welke haar dokken en werkplaatsen te Carraca heeft. Betreffende verdere bijzonderheden hieromtrent wordt beleefdelijk verwezen naar de verschillende opgaven voorkomende in den Pilot for the West-Coasts of France, Spain and Portugal, seventh Edition, 1910.

De aangekochte steenkolen zijn van goede hoedanigheid, doch erg duur, tengevolge van de inkomende rechten, welke 4 peseta's per ton bedragen. Steenkolen worden hier niet in entrepôt opgeslagen.

Het overnemen geschiedde door de bemanning. Daar de lichters te klein waren en dus te laag op het water, konden de kolentips niet worden gebruikt en geschiedde het overnemen door middel van stellingen. De manden inhoudende pl.m. 40 K.G. werden door den kolenleverancier in bruikleen afgestaan, terwijl ook het volscheppen dier manden door zijn volk plaats had.

De aangekochte levensmiddelen waren goed; alleen liet het brood te wenschen over door zuren smaak.

De gelegenheid om te oefenen in zeil- en roeisloepen is uitmuntend; veel gebruik werd hiervan gemaakt.

c. Aangekocht werden 250 ton steenkolen à 40,75 peseta's per ton, 83 ton ketel- en voedingwater à 5.— peseta's per ton.

d. Bij aankomst ter reede werd aangetroffen de Spaansche kruiser *Princesa de Asturias*, voerende de vlag van een divisie-commandant. Deze commando-vlag werd gesalueerd met 11 schoten, waarvoor met een gelijk aantal saluutschoten bedankt werd met de Hollandsche vlag omgekeerd geheschen in den voortop.

Toen ik een bezoek bracht aan den divisie-commandant, heb ik mijne bezwaren hierover ingebracht en werd onder aanbieding van vele verontschuldigingen ter zake het saluut overgedaan.

De rang van den divisie-commandant was capitan de navio de 1a clase, geassimileerd aan den rang van commodore. Evenwel heeft deze slechts aanspraak op een saluut van 9 schoten, zoodat bij het gebrachte contra-bezoek slechts een saluut van 9 schoten werd gegeven. De titel die men hem geeft bij het aanspreken is „general". Op het visitekaartje is onder den naam vermeld: general de Marina.

Het distinctief van den rang van capitan de navio de 1a clase is op de mouwen een breede geborduurde streep, waarboven een gewone streep met krul.

Met den commandant van genoemden bodem, zijnde een kapitein ter zee, werden bezoeken gewisseld.

De rangen der officieren bij de Spaansche Marine zijn onlangs gewijzigd en is de opgave in Bijlage IV van Hoofdstuk I, Deel II V.K.M. niet geheel juist meer.

De assimilatie is thans als volgt:

Spanje.	Nederland.
Almirante.	Admiraal.
Vice-Almirante.	Vice-Admiraal.
Contra-Almirante.	Schout-bij-Nacht.
Capitan de navio de 1a clase.	(Commodore).
Capitan de navio.	Kapitein ter Zee.
Capitan de fregatta.	Kapitein-Luitenant ter Zee.
Teniente de navio de 1a clase.	(Majoorsrang).
Teniente de navio.	Luitenant ter zee der 1e klasse.
Alferez de navio.	Luitenant ter zee der 2e klasse.
Guardia de navio.	Adelborst der 1e klasse.
Aspirante.	Adelborst der 2e klasse.

Verdere bezoeken werden gewisseld met den consul en de civiele en militaire autoriteiten der plaats. De consul ontving bij vertrek van

boord een saluut van 9 schoten, terwijl den civielen gouverneur, overeenkomstig de gebruiken der plaats, eveneens een saluut van 9 schoten werd gegeven. Eigenlijk bestaat er geene vaste regeling dienaangaande en deelde mij de consul mede, dat sommige oorlogschepen 7, andere 9, en weer andere 11 saluutschoten gaven.

De commandant van het Amerikaansche oorlogsschip *Desmoines*, dat den 17den ter reede kwam, gaf een saluut van 17 schoten na het bezoek van dien gouverneur. Ik had met den commandant van de *Desmoines* te voren deze aangelegenheid besproken en deelde deze mij mede, dat voor het zeer bijzondere geval, dat zijn schip het eerste Amerikaansche oorlogsschip was, dat na den oorlog eene Spaansche haven bezocht, hij het noodig vond een bijzonder groot aantal saluutschoten te geven ter bevordering der vriendschappelijke verhouding.

Met den commandant van genoemd oorlogschip, zijnde een kapitein-luitenant ter zee, werden de ceremonieele bezoeken gewisseld en ook hadden etat-majors bezoeken tusschen beide schepen plaats. Met het Spaansche oorlogsschip *Princesa de Asturias* was dit laatste niet geschied, omdat dit schip slechts één dag met ons ter reede vertoefde.

De kapitein-generaal der troepen liet mijn bezoek beantwoorden door een kolonel der infanterie. De havenmeester, tevens commandant der Marine in de provincie Cadix, met den rang van kapitein ter zee, mocht ik wegens diens afwezigheid niet aantreffen. Mijn bezoek werd door een ondergeschikt officier beantwoord.

T u n i s.

a. Hoewel volgens de zeilaanwijzingen en kaarten de diepgang van het schip met volle kolen- en waterruimen geen beletsel zou kunnen zijn om het kanaal naar Tunis te bevaren, werd, naar aanleiding van een schrijven van den consul van Tunis, de mogelijkheid in twijfel getrokken. De consul deelt in genoemd schrijven, waarvan een afschrift mij werd toegezonden door Zijne Excellentie den Minister van Marine bij resolutie d.d. 8 November 1910, Bureau B, no. 1, mede, dat alleen schepen met maximum diepgang van 6 M. toegang tot het kanaal werd verleend, terwijl deze van mijn onderhebbenden bodem bij volle kolenruimen en gevulde watertanks 62 d.M. bedraagt.

Bij het binnenkomen van het schip op 1 December met pl.m. 56 d.M. diepgang werd steeds het handlood gaande gehouden om zoo nauwkeurig mogelijk de diepte van den ingang van het kanaal zelf en van het bassin te contrôleeren. Aangezien niet minder werd gelood dan 4 vaam, achtte ik het niet bezwaarlijk de kolenruimen en den watervoorraad vóór het vertrek naar zee geheel aan te vullen om ondanks den meerderen diepgang van 2 d.M. toch verzekerd te zijn, dat op de terugreis zich geene moeilijkheden bij de navigatie zouden voordoen. Inderdaad werd ik in deze verwachting niet teleurgesteld. Natuurlijk

had ik deze aangelegenheid besproken met den havenmeester te Tunis. Deze autoriteit gaf echter geene besliste vergunning. Op mij maakte zijne wijze van optreden den indruk, dat hij oogluikend toestemming verleende, zonder daardoor eenige verantwoordelijkheid op zich te nemen.

De loods, die bij het vertrek assisteerde, deelde mij mede, dat bij laag water op niet meer diepte dan 65 d.M. mag worden gerekend; het verval bedraagt pl.m. 3 d.M., terwijl de kanaalbodem, bestaande uit harden zandgrond, is bedekt met een laag zachte modder van 2.5 d.M. dikte.

Het 10 K.M. lange kanaal is, behalve een bocht nabij den ingang, geheel recht, doch vrij smal, zoodat schepen elkaar niet kunnen passeeren.

De vaart is dus op zeker oogenblik alleen vrij voor opstoomende schepen, terwijl het tijdstip, waarop aan de vertrekkende schepen toegang wordt verleend, wordt aangegeven door het neerhalen van de roode vlag aan den seinmast.

De loodsen zijn gouvernementsambtenaren. Loodsgelden zijn niet verschuldigd, doch wel havengeld, bedragende voor Hr. Ms. *Friesland*, met de zoogenaamde droits d'eau, pl.m. 200 francs. Deze droits d'eau hebben betrekking op het aantal personen, die zich aan boord bevinden. Het is mij niet gelukt de juiste beteekenis hiervan op te sporen; maar ze zijn zeer gering, zijnde voor dezen bodem pl.m. 5 francs. Het geven van fooien aan loodsen was niet gebruikelijk.

Als handelsplaats gaat Tunis vooruit, dank zij het kanaal en de spoorwegen, welke verbinding geven met in de nabijheid liggende kustplaatsen en met het binnenland.

De handel is in hoofdzaak in handen der Franschen tengevolge van de beschermende rechten.

Nederland is vrijwel geheel onbekend in deze streken; het was dertig jaren geleden, dat het eskader van den toenmaligen kapitein ter zee Binckes Tunis bezocht. Sedert dien tijd werd onze vlag niet meer daar gezien.

Bij de bevolking heerschten de meest vreemde denkbeelden aangaande ons land en werd b.v.b. gevraagd of Nederland onder protectoraat stond van Engeland.

Het bezoek van Hr. Ms. *Friesland* heeft in alle opzichten zeer gunstigen invloed uitgeoefend en acht ik het zeer gewenscht, vooral met het oog op mogelijke handelsrelatiën, dat af en toe een dergelijk bezoek door een onzer oorlogsschepen worde herhaald.

Frankrijk speelt in Tunis de eerste rol; de macht van den Bey bestaat alleen in schijn, zoodat feitelijk Tunis, evenals Algiers, eene Fransche kolonie is.

Aan het hoofd van het Fransche bestuur staat een „résident-général", die den rang heeft van „ministre plénipotentiaire" der 1e klasse.

In de plaats ligt een zeer groot garnizoen, bestaande uit 4 regimenten, welke in vredestijd op meer dan oorlogssterkte worden gehouden, in verband met het uitmuntende oefeningsterrein. Aan het hoofd der troepen staat een divisie-generaal, die echter tijdelijk afwezig was; de functie werd waargenomen door een brigade-generaal.

De rust in deze streken is absoluut verzekerd; van ongeregeldheden, ook aan de grenzen, is in de laatste jaren nimmer sprake geweest.

De temperatuur gedurende den tijd van ons verblijf te Tunis was zeer aangenaam, zijnde 15 à 16° C. overdag; de nachten waren frisch. De zomers zijn echter geducht warm, vooral tijdens een sirocco, welke dikwijls drie dagen achtereen duurt, terwijl de temperatuur dan in de schaduw tot 45° C. stijgt. Gedurende ons verblijf woei een enkelen dag een sirocco van 's morgens 10 uur tot 's avonds 5 uur. Deze wind veroorzaakte eene onaangename, drukkende warmte, welke bij ons allen een vermoeid en loom gevoel opwekte.

Langzamerhand komen de Europeesche toeristen opdagen, die de wintermaanden te Tunis doorbrengen. De stad, welke zeer fraai is gebouwd en in de laatste jaren groote uitbreiding verkreeg, is eene luxe-plaats; groote hotels vindt men, zoowel in de stad als in de zeer fraaie omstreken. Voor een zeer belangrijk deel is de opkomst der plaats aan het toeristenverkeer toe te schrijven.

b. Hulpmiddelen tot het bewerkstelligen van voorzieningen aan romp of machines zijn nihil. Op de reede van La Goulette zouden kleine voorzieningen kunnen worden verricht. Voor belangrijke herstellingen zou men naar Bizerta moeten gaan

De aangekochte kolen tegen den prijs van 31,25 francs per ton zijn van goede hoedanigheid, zoo ook de levensmiddelen.

De gelegenheid tot het houden van oefeningen is goed, doch daar het schip aan den wal gemeerd was, verviel hierdoor de nuttige oefening met roei- en stoomsloepen in den gewonen dagelijkschen dienst.

c. Aangekocht werden: 673 ton steenkolen à 31,25 frs. per ton; 299 ton ketel- en voedingwater à 1 fr. per ton.

d. Bezoeken werden gewisseld met den consul, den minister-resident, den militairen commandant, den president en de vice-presidenten van den gemeenteraad.

De president van den gemeenteraad is een onderdaan van den Bey. Deze autoriteit heeft echter niet den minsten invloed; af en toe laat men hem een stuk teekenen betreffende eenige onbelangrijke dienstaangelegenheid, waarmede echter al zijne bemoeiïngen ophouden. Het eigenlijke bestuur berust bij de vice-presidenten, zijnde Fransche onderdanen.

Daar in de haven niet mocht worden gesalueerd, bleven de saluutschoten na 't bezoek van den consul en den minister-resident achterwege.

De résident-général had de beleefdheid mij uit te noodigen voor een diner, waaraan o. a. mede aanzaten onze consul met zijne echtgenoote.

De consul gaf ter eere van den commandant en etat-major, waarvan vier leden waren uitgenoodigd, een diner in het hotel Tunisia-Palace.

De minister-resident had voorts de beleefdheid op den ochtend voor het vertrek van Hr. Ms. *Friesland* naar zee een ordonnance-officier te zenden om mij eene goede reis toe te wenschen. De generaal, waarnemend commandant der troepen, en de consul kwamen in persoon afscheid nemen.

3°. Het schip.

Geene bijzonderheden.

4°. Oefeningen.

De dienst en de oefeningen der adelborsten werden geregeld ingevolge verstrekte instructie. De oefening der bemanning geschiedde volgens de voorschriften. Ter oefening der jeugdige schepelingen werd hen de uitvoering van alle scheepswerkzaamheden opgedragen. Hierbij werd vooral gestreefd, dat degelijk werk moest worden geleverd, iets wat voor hun toekomst van veel belang werd geacht.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was over de geheele reis gunstig.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Te Santa Cruz was de Duitsche telegraaf-maatschappij bereidwillig ter verkrijging van een tijdsein door de sterrenwacht te Berlijn. De stand der tijdmeters werd op die wijze geverifieerd. De fouten der kompassen werden na het vertrek opnieuw bepaald.

Op Zondag 20 November, liggende ter reede van Cadix, werd draadlooze verbinding verkregen met Hr. Ms. *Tromp*, welk schip dien dag de straat van Gibraltar passeerde.

Het saluut aan het gouvernement van Tunis werd niet afgegeven, vóór dat de zekerheid was bekomen, dat dit zou worden beantwoord. In bijlage V van het Reglement E. B. komt Tunis niet voor, zoodat de bedoelde bijlage alsnog aanvulling behoeft. De saluutbatterij bevindt zich te La Goulette op het strand.

De tijdseinen van Parijs en ook die van Norddeich konden te Tunis worden opgenomen. Het laatste seinstation was 2000 K.M. verwijderd; gebruik werd hierbij gemaakt van den Carborundum-detector, welke aan boord werd aangemaakt.

De muziek van Hr. Ms. *Friesland* speelde tijdens ons verblijf te

Santa Cruz een avond op de Plaza de la Constitucion, terwijl ook op Tunis eene muziekuitvoering door onze kapel werd gegeven op de Avenue Jules Ferry. Op beide plaatsen werd dit door de autoriteiten en burgerij zeer geapprecieerd.

6°. Gelderland.

Commandant: Kapitein ter zee J. Albarda.

a. Oefeningstocht in den Atlantischen Oceaan.

1°. Nautisch gedeelte.

Nadat Hr. Ms. *Gelderland* te 12 uur 50 m. N.M. van den 8sten April de haven van Nieuwediep verlaten had, werd te 2 uur 25 m. de uiterton van het Schulpengat gepasseerd.

Koers werd gesteld langs de kust om de geëmbarkeerde adelborsten zooveel mogelijk gelegenheid te geven peilingen van den wal te nemen. Ter hoogte van Egmond werden de kompassen geverifieerd. Het was eene uitmuntende stoomgelegenheid met mooi zicht; wind O.N.O. tot N.O., barometer 767,5 mM. Met donker werd koers gesteld langs de lichtschepen van de Maas, de Noord-Hinder en de Goodwins en den volgenden morgen te 8 uur 15 m. Dungeness gepasseerd. Hiervan werd den Minister van Marine mededeeling gedaan. In het Kanaal werd de Engelsche kust gehouden, totdat te 10 uur E.W. het lichtenzicht (ter hoogte van Portland) slecht werd en koers werd gesteld op Ouessant, dat den 10den te 11 uur 45 m. V.M. even verkend werd. Boven den wal was het dik; zee en wind namen toe. Gedurende 5 wachten werd toen een 12 mijls kolenproef en gedurende 3 wachten een 14 mijls kolenproef genomen. Door dat wind en zee achterin waren, werden hiervoor respectievelijk slechts 82 en 93 slagen gedaan. De koers werd gesteld recht op Kaap Villano, die te 3 uur 30 m. N.M. van den 11den werd in 't zicht geloopen. De barometer was steeds blijven dalen, doch begon op de H.W. van 11 op 12 April van 750 mM. weer te rijzen. In de hoop onder den wal gunstiger gelegenheid voor schietoefeningen te vinden, werd na het passeeren van Kaap Finistère onder den wal gehouden en het beloop der kust gevolgd, waarop al spoedig de zee afslechtte en de windkracht aanzienlijk verminderde. Gedurende den nacht werd de wal op 10 mijl afstand gehouden, doch overdag de afstand verkleind, zoodat den 12den te 3 uur 20 m. N.M Kaap Carvoeiro op 10,9 Eng. mijl gepasseerd werd. Den 13den werd ter hoogte van Kaap St. Vincent de wal uitgestoomd en deze en de volgende dag benut voor schietoefeningen op de gierschijf, waarvoor de gelegenheid, behoudens wat regen, uitmuntend was.

Van 15 tot 18 April werd gekruist tusschen Kaap St. Vincent en El Araish (Larache) en Straat Gibraltar bezocht, waarop den 18den April des morgens te 10 uur ter reede Cadix werd vertuid.

In den namiddag van 26 April werd te 1 uur 30 m. de baai van Cadix verlaten. Buiten stond een W.Z.W. wind door met eenige zee, doch was het fraai weer. Koers werd gesteld op Rabat.

Aangezien juist voor het vertrek telegrafisch bericht was ontvangen van den consul-generaal te Tanger, dat aldaar geene steenkolen te verkrijgen waren, werd met het oog op zuinig kolenverbruik bepaald dat slechts met twee ketels zou worden gestoomd, doch, voor de oefening der stokers, steeds een maximum-vermogen hiermede ontwikkeld zoude worden. Een derde ketel bleef in gebruik voor de hulpwerktuigen en voor distilleeren.

Den 27sten en 28sten werd met de geweerschietinrichtingen geschoten op de gierschijf en 's nachts doorgestoomd langs de kust. Den 29sten ter hoogte van Mogador zijnde, was er te veel zee om schijf te schieten en werd met 50 slagen teruggekeerd. Zondag 30 April te 2 uur 30 m. werd Casablanca gepasseerd. Maandag 1 Mei werd gemanoeuvreerd met de geschutschijf ter hoogte van Arsila, doch moest deze ongeveer te 4 uur worden opgepikt, daar zij stuk geschoten was. Als toen werd op den wal ingestoomd tot pl.m. 3 mijl van El Araish, waarna met 50 slagen gestoomd werd met verschillende koersen om de Noord. Te 5 uur D.W. werd koers gesteld op Tanger, alwaar den 2den Mei te 9 uur 30 m. geankerd werd. Bij het ankeren werd het gouvernement gesalueerd met 21 schoten.

De baai van Tanger werd verlaten op de E.W. van 5 Mei, te 9 uur 15 m. Vaart en koersen werden zoodanig bepaald, dat (zooals met den gezant was afgesproken) den volgenden morgen tegen 9 uur ter reede El Araish werd geankerd. 's Nachts stond er buiten vrij veel zee, doch bij het ankeren was het buitengewoon kalm, zoodat het landen en 's avonds het embarkeeren te 6 uur 30 m. zonder eenige moeite plaats had. Te 7 uur P.V. was Hr. Mr. *Gelderland* weder onder stoom en werd koers gesteld op Casablanca, terwijl de vaart in overleg met den gezant zoo geregeld werd, dat den volgenden morgen ongeveer te 9 uur kon worden geankerd. Gedurende dezen overtocht was het prachtig weer, doch liep ter reede Casablanca hooge deining.

Ten einde geene gevoeligheid bij de Fransche autoriteiten op te wekken, nu vele Fransche stoomschepen ter reede lagen voor debarkement van troepen, munitiën, victualie, enz. verzocht de gezant mij dien dag niet ter reede te blijven liggen. Toen dan ook de gezant aan den wal was gebracht en de sloepen weder waren geheschen, werd te 12 uur weder onder stoom gegaan en koers gesteld naar de Canarische eilanden.

Maandag 8 Mei werd, wel is waar met vrij veel deining, doch overigens met kalme zee, schijfgeschoten met de oefeningskanons en 's nachts de reis naar de Canarische eilanden vervolgd. Hetzelfde geschiedde den 9den Mei en werd 's nachts te 12 uur 40 m. het licht van Allegranza in 't zicht geloopen en beoosten Lanzarote langs gevaren. De volgende dagen werd beoosten de eilanden schijfgeschoten, Straat Boycana bevaren en den 13den Mei te 9 uur 30 m. te La Luz binnengeloopen en op loodsmansaanwijzing in de buitenhaven geankerd.

De buitenhaven van La Luz werd verlaten den 18den Mei, des morgens te 8 uur. Dadelijk buiten de haven kregen wij een stijven N.O. wind op den kop, die steeds in kracht toenam tot 7 à 8, met vlagen van 9, volgens de schaal van Beaufort. Koers werd gesteld op Mogador, om aldaar den Nederlandschen gezant weder volgens afspraak af te halen, doch in den namiddag werd een weinig afgehouden en door Straat Boycana gestuurd om onder het eiland Lanzarote tijdelijk kalmer gelegenheid te hebben. Hiervan werd gebruik gemaakt om, waar mogelijk, het tuig en meer in het bijzonder de draadlooze stengen beter te voorzien. Mijn plan was geweest op dezen tocht naar Mogador te bepalen hoeveel slagen met de machines met goede krachtsinspanning van het personeel kon worden behouden, doch moest ik des avonds, na achter Lanzarote vandaan te zijn, de vaart, die met 98 slagen slechts 10 mijl was, verminderen en werd met de voordeeligste vaart, n.l. 70 slagen, verder gestoomd. Ook hierbij was de vaart zoo aanzienlijk lager dan in gewone omstandigheden (7½ mijl in plaats van 10 mijl), dat het mij bleek, dat Mogador niet meer vóór den avond van den 19den was te bereiken en werd het aantal slagen gaandeweg tot 62, 56 en, in den nacht van 19 op 20 Mei, tot 50 verminderd. De wind bleef met dezelfde kracht doorstaan. De barometer, die bij het verlaten van La Luz op 776,5 stond, daalde kalm tot 766 mM. bij aankomst te Mogador.

Ter reede Mogador werd geankerd voor 65 vaam ketting van BB.'s anker, maar kon geene communicatie met den wal worden verkregen, daar er te veel zee stond om eene sloep te strijken. Ik seinde zulks per D.T. aan den gezant en bleef gedurende den geheelen dag met Zijne Excellentie op deze wijze in gemeenschap.

's Avonds te 5 uur 55 m. brak in een bui, waarbij eerst tot pl.m. 100 vaam uitliep, B.B.'s ankerketting, waardoor dit anker en 55 vaam ketting verloren gingen. S.B.'s anker werd onmiddelijk gepresenteerd en van S.B.'s ketting gestoken tot 105 vaam, terwijl order werd gegeven binnen het kwartier stoomklaar te zijn en te blijven en voorts zeewacht werd bepaald. Gedurende den nacht nam de windkracht af, kalmeerde de zee en werd te 6 uur S.B.'s anker gelicht, waarbij bleek, dat van dit anker eene hand was afgebroken. Na de sloep naar den

wal te hebben gezonden, stak de wind weder op en namen zee en deining weder zoodanig toe, dat ik besloot benedenswinds van het eilandje Mogador de sloep weder in te wachten, waarvan ik den gezant per D.T. kennis gaf. Na eenigen tijd aldaar gekruist te hebben in zeer kalm water, kwam een loods bij mij aan boord, die mij meldde, dat de kaart voor dit terrein geheel fout was en ik oogenblikkelijk daar van daan moest zien te komen, daar het er vol steenen, rotsen en ondiepten was. Nadat ik weder bewesten het eilandje Mogador was, loodste hij mij naar de binnenreede van Mogador, waar de gezant aan boord kwam en de sloep werd geheschen.

Onmiddellijk nadat de sloep geheschen was, lichtte ik het anker en stoomde weder naar buiten. Met 98 slagen werd koers gesteld langs de Marokkaansche kust, naar Tanger. De wind werd steeds minder, de zee slechtte af, zoodat wij 's middags te 5 uur ter hoogte van Kaap Kantin konden spreken van eene mooie gelegenheid. Den volgenden morgen werd ter hoogte van Mehedya weder land gemaakt, met een zachten Zuidelijken wind en geen zee de reis verder vervolgd en te 4 uur 30 m. ter reede Tanger geankerd. Te 6 uur 30 m. werd het anker weder gelicht en de baai weder verlaten, waarna koers werd gesteld op Kaap St. Mary. De volgende dagen werd gekruist tusschen Kaap St. Vincent en Straat Gibraltar en den 25sten Mei (op Hemelvaartsdag) de reede van Tanger aangedaan voor het in ontvangst nemen van verversching.

Te 6 uur 's avonds werd de baai weder verlaten en gekoerst naar het terrein N.N.W. van den mond der Guadalquivir. Den 26sten werden aldaar, op 12 à 10 vaam diepte, de contrôle-schoten gedaan met de boegbuis, waarvan één met de gevechtsladingkamer. Toen 's middags de wind opstak en de zee toenam, moest worden geëindigd en werd recht uit den wal gestoomd, in de hoop 's nachts te kunnen vuren met de nachtrichtmiddelen. Hiervoor werd de gelegenheid echter niet voldoende gunstig, zoodat te 12 uur werd gekeerd en den volgenden dag, op hetzelfde terrein, de contrôleschoten met de hekbuis werden gedaan. Daarna werd langs den wal gestoomd om de West, tegen den avond den wal ingestoomd en gedurende E.W. en H.W. oefeningen geschut met nachtrichtmiddelen gehouden. Te 4 uur 10 m. werd koers gesteld op Tanger, alwaar den 28sten Mei te 12 uur 15 m. ter reede werd geankerd.

Den 29sten Mei te 4 uur D.W. werd het anker weder gelicht en gestoomd naar Gibraltar, alwaar te 8 uur volgens loodsmansaanwijzing op eene boei in de binnenhaven gemeerd werd. Den 30sten Mei te 11 uur V.M. werd op loodsmansaanwijzing weder ontmeerd en de haven verlaten, en na het verlaten van de baai van Algeciras koers gesteld naar de reede van Tanger, alwaar te 2 uur 30 m. geankerd werd.

Alhier werd verbleven tot 3 Juni en dien dag 's morgens te 6 uur 20 m. de reede verlaten. Het was eene prachtige stoomgelegenheid en werd hiervan gebruik gemaakt, dadelijk de proef voor 1/2, 3/4 en vol vermogen te doen. Ter hoogte van Kaap St. Vincent, welke te 7 uur 30 m. P.V. van dien dag gepasseerd werd, werd de zee woeliger en nam dit gedurende den nacht zeer toe. De barometer daalde op de H.W. en D.W. pl.m. 7 mM. (766 tot 760,6) en begon daarna weder te rijzen. Ter hoogte van de Barlengen, die even verkend werden, werd het zoo dik van regen, dat ik besloot buiten deze eilanden om te gaan. Zij werden te 7 uur D.W. op pl.m. 3 Eng. mijl gepasseerd. Er bleef den geheelen dag eene hooge deining uit het N.W. staan. De wind, die 's morgens uit het Z.W. woei, liep rond tot N.N.O. en N.O. De koers werd 7 uur gaandeweg meer naar binnen (tot N. 24° O. magn.) genomen, in de hoop onder den wal kalmer zee aan te treffen. Na het verkennen van den wal en van de lichten op den P.V. werd de koers evenwijdig aan den wal genomen, te 4 uur Kaap Villano gepasseerd en koers gesteld op Ouessant. Zonder dit eiland gezien te hebben werd op den middag van den 6den koers veranderd N. 71° O. en met dezen koers des nachts te 1 uur 20 m. het licht van Start-point verkend, waarop verder langs den Engelschen wal de reis vervolgd werd. Het was in het Kanaal mooi zicht, doch er stond een stijve Oostenwind door. De barometer was gaandeweg gerezen tot 775 mM. (op den middag van 7 Juni). Te 6 uur P.V. van 7 Juni werd Dungeness gepasseerd en de koers bepaald N. 66° O. (magn.), waarop den 8sten Juni te 7 uur 20 m. de Hollandsche kust werd verkend bij Zandvoort, te 11 uur ter reede Nieuwediep werd geankerd en in den namiddag bij stil tij in de haven gemeerd.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

a. Aangezien door den commandant van Hr. Ms. *Friesland* in zijn reisrapport d.d. 1 December 1910 was gerapporteerd, dat al werd te Cadix van geen loods gebruik gemaakt, toch loodsgelden moesten worden betaald, werd deze aangelegenheid zoo spoedig mogelijk door mij met den consul besproken en wel omdat in den Pilot of the West Coasts of France, Spain and Portugal 1910, bladz. 753, vermeld is dat koopvaardijschepen verplicht zijn een loods te nemen. De consul meende, dat dit evenzeer voor oorlogsschepen gold, doch was het gevolg van besprekingen van hem met den capitano del puerto, dat ik noch voor binnenkomst, noch voor vertrek loodsgelden had te betalen, als niet van een loods gebruik werd gemaakt.

Op verzoek van den kolenleverancier, die den 19den 's avonds door

tusschenkomst van den consul liet weten, dat hij bij doorkomenden N. of N.W. wind niet kon kolenladen op de plaats, waar Hr. Ms. *Gelderland* ten anker lag, werd in den vroegen morgen van 20 April onttuid en op loodsmansaanwijzing verstoomd tot nabij de kolenloodsen te Puntales, alwaar weder vertuid werd, doch thans zonder gebruikmaking van den vertuiwartel.

Zoodra in den namiddag van 24 April het kolenladen was afgeloopen, werden de ankers gelicht en de vorige ankerplaats nabij de stad weder door mij opgezocht. Aldaar werd vertuid voor 30 vaam ketting van B.B.'s en van S.B.'s anker, deze resp. om de Zuid en om de Noord.

Terwijl de kosten van uit zee naar de reede en omgekeerd, volgens aan boord aanwezige bescheiden, 220 pesetas bedragen, bedroegen de kosten voor het loodsen op den 20sten van de reede naar Puntales slechts 45 pesetas.

De beste ankerplaats ter reede Cadix, waarbij men het dichtst bij de stad en bij het aanleghoofd is, doch meer open ligt voor N.W. winden dan dieper in de baai, is:

„Groote koepel van de kathedraal, half buiten den linker toren van de kathedraal en op het lood zooveel mogelijk naderen".

Het verval is met springtij 12¾ voet, dus moet bij het ankeren rekening worden gehouden met den waterstand (en natuurlijk met de ondiepere plekjes van 3 en 2¾ vaam van de kaart), terwijl men voorts door het groot aantal schepen ter reede niet steeds juist deze plaats zal kunnen krijgen.

Het verblijf te Cadix werd steeds begunstigd door fraai weder, zoo nu en dan met wat meer wind, waarbij niet alleen met N.W. winden, maar ook bij Z. en O. winden, de gemeenschap met den wal lastiger wordt. Bij N. winden loopt er dadelijk deining in de baai en bij eenigszins stijve Z. of O. winden is er zee langs het hoofd.

De door mij gekozen ankerplaats was 10 minuten van het aanleghoofd verwijderd. Op de ankerplaats nabij Puntales lag men ongeveer op gelijken afstand uit den wal, maar had dan eene wandeling, in hoofdzaak over een zeer ongebaand terrein, van 20 minuten tot de electrische tram, die om de 10 minuten rijdt, en dan een kwartier rijden naar de stad.

b. De zeilaanwijzingen zijn in ieder opzicht zeer nauwkeurig en met de kaarten geheel voldoende om zonder loods ter reede te komen.

Het kolenladen geschiedt zeer langzaam, uit langszijde komende sloepen. De sloepen kunnen ongeveer van 22 tot 80 ton bevatten. Bij het stuwen in de ruimen door den leverancier, zooals thans werd geconditioneerd, konden per dag ongeveer 200 ton overgenomen worden. Daar het evenwel feesttijd was (de week na Paschen) werd Zaterdag reeds om 12 uur geëindigd.

Water, zoowel drink- als voedingwater, werd aan boord gebracht in sloepen van 12 tot 14 ton.

c. Aangekocht werden 576.5 ton steenkolen voor 44.50 peseta per ton, gestuwd in de ruimen

144	ton	ketel- of voedingwater	voor	5	peseta	per ton.
1360	K.G.	versch brood	„	0.55	„	„ K.G.
576	„	rundvleesch	„	2.25	„	„ „
144	„	varkensvleesch	„	3	„	„ „
38	„	reuzel	„	2.50	„	„ „
2640	„	aardappelen	„	0.275	„	„ „
105	„	uien	„	0.40	„	„ „
105	ton	drinkwater	„	5	„	„ ton

d. Bij aankomst ter reede werd, toen het eerste anker viel, het gouvernement gesalueerd met 21 schoten, welk saluut na eenigen tijd met een gelijk aantal beantwoord werd, door eene batterij aan de N.O. zijde van de stad. Namens den capitano del puerto werd door een officier gecomplimenteerd, waarvoor op dezelfde wijze werd bedankt. Oorlogsschepen waren niet ter reede aanwezig.

Ceremonieele bezoeken werden door mij dien dag gebracht bij den genoemden capitano del puerto, die wegens ziekte verhinderd was te ontvangen, bij den civielen en bij den militairen gouverneur van de provincie en de stad Cadix. Bij deze bezoeken werd ik vergezeld door den consul, die zooveel noodig als tolk fungeerde. Alle deze autoriteiten werden door mij in kennis gesteld met den a.s. verjaardag van Zijne Koninklijke Hoogheid den Prins der Nederlanden, Hertog van Mecklenburg. Den volgenden dag werd de verjaardag van Zijne Koninklijke Hoogheid op de voorgeschreven wijze gevierd en werd te 12 uur aan het saluut deelgenomen door de batterij aan den wal, eveneens met 33 schoten. Ik zond een officier om voor deze beleefdheid dank te zeggen. Ik ontving bezoeken terug namens den capitano del puerto, door een luitenant ter zee der 1e klasse, die mij verontschuldigingen aanbood, dat de havenmeester door ziekte verhinderd was zelf te komen, namens den militairen gouverneur door een kolonel der artillerie, regimentscommandant met diens adjudant, en later op den dag van den civielen gouverneur met diens secretaris. Volgens den consul stond deze in rang gelijk met den militairen gouverneur, een generaal-majoor, en gaf ik bij vertrek van boord een saluut van 13 schoten, terwijl ik bij zijn aan boord komst het Spaansche volkslied liet spelen.

Tanger.

a. Het aandoen en vertrek van de reede van Tanger levert geen bezwaar op; de zeilaanwijzingen en kaarten zijn in ieder opzicht voldoende. Aan de N.O. zijde van het rif, aan de N.O. zijde van de stad,

was eene roode ton gelegd, die te zijner tijd aan den wal zal worden verbonden met een kabel en alsdan een electrisch licht zal toonen. Het plan bestaat op de Almirante-rots eveneens eene electrisch verlichte boei te leggen. Er stond gedurende de dagen, dat Hr. Ms. *Gelderland* ter reede vertoefde, steeds een O.N.O. wind door, hetgeen voor den sloependienst zeer lastig was; alleen den laatsten dag was het geheel stil. Het aanleggen der sloepen aan het hoofd gaf, dank zij den golfbreker, geen bezwaar.

El Araish.

De reede ligt geheel open. Geankerd werd op 1300 M. van den vlaggestok van het fort in 11 vaam. Volgens den vice-consul en alle andere personen, die wij spraken, was het, wat de branding betreft op de baar, een dag zooals maar hoogst en hoogst zelden voorkwam. Ten einde de communicatie met den wal beter te verzekeren, wordt thans door eene Duitsche maatschappij een golfbreker aangelegd aan de Noordzijde van de rivier, die zich tot de 7 M. diepte-lijn (bij spring laagwater) moet uitstrekken. Deze golfbreker zal naar buiten steeds meer naar het Zuiden ombuigen. Gedeeltelijk loopt hij over een droge landtong, die, voor zooverre deze zich aan de rivierzijde van den golfbreker bevindt, zal worden weggegraven. In den kwaden tijd van het jaar, als aan dezen golfbreker niet kan worden voortgewerkt, zou eene kade gemaakt worden langs de stad, aan de Zuidzijde van de rivier. Hiermede kon in ieder geval niet worden aangevangen voor de afvoer van water en vuil uit de stad geregeld was. Nadat de beide dammen gereed zijn, zou de mond der rivier uitgebaggerd en de baar verwijderd worden, alles tot op eene diepte van 7 M. onder spring laagwater. In verband met de hierop steeds hevig staande zee en deining zal het beëindigen dezer werken nog wel niet te overzien zijn.

Als commerciëel punt neemt volgens den gezant El Araish steeds in belangrijkheid toe. Thans was slechts een stoomschip ter reede. Het voornaamste artikel van invoer is, volgens de verschillende consuls, die ik sprak, de suiker en doen alle landen elkaar groote concurrentie aan. De Nederlandsche suiker was verreweg de goedkoopste en volgens den pacha ook de beste. Er is sprake van den aanleg van een spoorweg van Mogador via Casablanca naar Tanger en bestaat de mogelijkheid, dat El Araish hierbij wordt aangesloten. Dit is evenwel nog toekomst-muziek.

Als strategisch punt is El Araish voor de Spanjaarden van groot belang, daar het de havenplaats van Fez is. In verband met het vermelde in den Africa-Pilot, Part 1, bladz. 113, betreffende het landen aldaar, kan het zonder flinke havenwerken nooit groote beteekenis krijgen.

Casablanca.

a. Ook deze reede ligt geheel en al open. Er is evenwel geen baar

zooals te El Araish, maar is het landen ook nog hoogst primitief. Er wordt evenwel gewerkt aan pieren en golfbrekers. Alhoewel het spiegelglad water was, liep er ter reede eene hooge deining, die de meeste schepen alleronbehagelijkst deed slingeren. Hr. Ms. *Gelderland* lag ten anker in 10 vaam, bij den Franschen kruiser *Friant*, maar toch hadden de roeisloepen ruim 5 kwartier noodig om heen en weer naar den wal te roeien.

b. Voor het verrichten van herstellingen zijn geene van deze plaatsen ingericht.

De ontvangen verversching en het water te Tanger waren van zeer goede kwaliteit. Water, zoowel drink- als voedingwater, werd aan boord gebracht in sloepen van 28 tot 45 ton.

Voor het houden van oefeningen met sloepen leenen deze reeden zich slecht, daar overal te veel zee staat.

Bij aankomst ter reede Tanger werd het Marokkaansche gouvernement gesalueerd met 21 schoten, welk saluut onmiddellijk met gelijk aantal beantwoord werd.

Ter reede waren aanwezig de Fransche kruiser *Forbin* en de Spaansche kruiser *Estramadura*, die beide Hr. Ms. *Gelderland* door een officier lieten verwelkomen, voor welke beleefdheid namens mij door een officier werd dank gezegd. Daar de *Forbin* klaar lag om te vertrekken en ook na enkele uren de reede verliet, verzocht de commandant zijn bezoek thans achterwege te mogen laten. Ik ontving hem na terugkomst ter reede, den 4den Mei, en er werd overeengekomen, dat ik mijn bezoek zou terugbrengen bij eerstvolgende ontmoeting. De commandant van den Spaanschen kruiser was door ongesteldheid verhinderd zijn bezoek bij mij aan boord af te leggen. Zijnhoogedelgestrenge was ook nog ongesteld, toen onze gezant en mevrouw Van Rappard den 4den Mei een groot tuinfeest gaven, waarbij alle beschikbare officieren en adelborsten van Hr. Ms. *Gelderland* tegenwoordig waren. Voor dit tuinfeest had ik de muziek van mijn onderhebbenden bodem beschikbaar gesteld en was men, zoowel dien middag als den volgenden dag in de courant, een en al lof over de bijzonder goede muziek.

Nadat de officier van piket, dien ik aan den wal kennis had doen geven van onze aankomst, aan boord terug was, bracht ik mijn bezoek bij Hr. Ms. gezant en daarna, vergezeld van den gezant, den attaché honoraire en den tolk van het gezantschap, bij den vertegenwoordiger van den sultan en bij den pacha, commandant der stad.

Het contra-bezoek van den gezant had den volgenden morgen aan boord plaats en werd bij vertrek van boord het voorgeschreven saluut van 15 schoten gegeven.

Het contra-bezoek van den vertegenwoordiger des sultans, dat dien

dag te 4 uur op het legatiegebouw zou gebracht worden, verviel door ongesteldheid van dezen ouden dignitaris.

Het contra-bezoek van den pacha, commandant der stad, had den 4den Mei in den voormiddag plaats. Met veel belangstelling werd door hem het schip bezichtigd. Bij vertrek van boord werd in overleg met den gezant gesalueerd met 13 schoten en een marsch gespeeld.

Behalve vorengenoemd tuinfeest werden alle beschikbare officieren en verder eenige adelborsten uitgenoodigd voor een diner op het legatiegebouw en alle beschikbare officieren en adelborsten voor een dans-avond en voor eenige rij-tochten. Herhaaldelijk werden door mevrouw VAN RAPPARD vruchten gezonden voor de zieken.

Het was mij dan ook bepaald zeer aangenaam, dat den laatsten middag ter reede het weder zóó gunstig was, dat ik, in vereeniging met de officieren, den gezant en mevrouw VAN RAPPARD met dochter, benevens de hoofden der legaties en hunne familie en kennissen aan boord kon ontvangen, waarbij de muziek van Hr. Ms. *Gelderland* zich wederom liet hooren.

Bij het ankeren te El Araish werd het Marokkaansche gouvernement gesalueerd met 21 schoten, welk saluut onmiddellijk door eene batterij aan den wal beantwoord werd.

Bij het vertrek van boord van Hr. Ms. gezant te El Araish en te Casablanca werd het voorgeschreven saluut gegeven.

Te El Araish werd dadelijk na aankomst een bezoek ontvangen van den vice-consul. Bij het bezoek van den gezant aan den wal vergezelde ik Zijne Excellentie en werd door mij een contra-bezoek gebracht aan den vice-consul en een bezoek gebracht bij den vertegenwoordiger van den sultan. In verband met den zeer bezetten dag, werd in onderling overleg het contra-bezoek beschouwd als te zijn afgelegd, doch kwam deze hooge vertegenwoordiger 's avonds nog aan het hoofd, om Zijne Excellentie den gezant uitgeleide te doen.

Zoowel te El Araish als te Casablanca werden geschenken aan boord gezonden, te weten: 2 runderen, 4 rammen, vele kippen, groenten, sinaasappelen en eieren. Voor deze beleefdheid werd dank gezegd.

La Luz.

a. Het aandoen van de reede van La Luz levert geen bezwaar; de kaarten en zeilaanwijzingen zijn in ieder opzicht zeer voldoende.

Aangezien de haven evenwel zeer druk bezocht wordt en steeds schepen aankomen en vertrekken, is het gewenscht bij aankomst een loods te nemen, die, in verband met spoedig vertrekkende schepen, eene gunstige plaats in binnen- of buitenhaven voor den verderen tijd kan aanwijzen. De loods, die, zooals ik later vernam, door den consul besteld was, kwam ter reede aan boord en wees Hr. Ms. *Gelderland* eene plaats aan tusschen twee stoomschepen, die dien dag zouden

vertrekken. Met het oog op den zeer geringen afstand tot deze twee schepen, liet ik na het ankeren de machines stoomklaar blijven, totdat een van de twee des avonds vertrokken was.

Rekenende naar den hevigen wind, dien wij bij vertrek ondervonden, terwijl toen in de haven om zoo te zeggen niets van wind bemerkt werd, moet gezegd worden, dat deze haven prachtig voor de heerschende winden beschut ligt. Dagelijks wordt de plaats door 10 à 15 schepen bezocht; in December j.l. werd zij bezocht door 547 stoomschepen en 127 zeilschepen en werd, wat het aantal stoomschepen betreft, hiermede een record gemaakt. Daar er in de buitenhaven geen stroom en zeer weinig wind is, zwaaien de schepen altijd allen vrijwel in denzelfden zin en daar bovendien de schepen geen van allen lang blijven en er totaal geene deining is, worden zij door de loodsen merkwaardig dicht bij elkaar gelegd.

Uitvoer was, voor zoover na te gaan in dezen tijd van het jaar, in hoofdzaak aardappelen, tomaten en vruchten (voornamelijk bananen). Invoer was in hoofdzaak gezaagd hout tot het vervaardigen van kistjes tot het vervoer van deze artikelen. Voorts is deze haven als kolenstation zeer belangrijk. Bijna alle schepen vullen er hun kolenvoorraad aan. In 1910 werd alhier volgens officieele gegevens 800.000 ton geladen.

Meerdere duikers zijn dagelijks bezig de te water gevallen stukken steenkool op te duiken, waarbij zij veelal om en bij een half uur onder water blijven.

M o g a d o r.

Van de reede van Mogador kan ik niet veel goeds zeggen. De Africa-Pilot, Part. I, bladz. 125 t/m. 129, zegt er reeds weinig goeds van, maar mijne ondervinding is nog ongunstiger. Op eene diepte van 15 vaam schijnt de grond niet overal, zooals vermeld, goede ankergrond te zijn, getuige het niet krabben van B.B.'s anker, maar het breken van den ketting gedurende de bui in den avond van 20 Mei, welk krabben in de gegeven omstandigheden had moeten geschieden, indien „the holding ground was loose" (pag. 129). Voorts is een bewijs, dat de ankergrond op die diepte niet zoo goed is als vermeld staat, dat het S.B.'s anker vermoedelijk bij het vallen gebroken is. Met pl.m. 100 vaam ketting uit kan toch een anker in „fine dark sand" niet zóó toegetakeld worden, dat eene hand en het kruis breekt en de andere hand geheel verloren gaat.

Voorts wordt noch in den Africa-Pilot, noch op de kaart (Engelsche kaart No. 714, detailkaart Mogador) gewaarschuwd voor de, om zoo te zeggen: „aangewezen" ligplaats bezuiden den Zuidelijken ingang naar de binnenbaai.

In hoeverre de loods gelijk heeft, dat het daar vol rotsen, enz. is, weet ik niet; ik zou zulks zelfs betwijfelen waar ik een uur ongeveer

heb op en neer gehouden in 7 tot 9 vaam, maar hij heeft volgens zeggen met een kleinen schoener aldaar gestooten, durfde mij er niet van daan te brengen en zeide niets dan: „o dangerous, rocks here, rocks there, try to come out", enz. Hij woonde bijna zijn geheele leven op Mogador en was er, volgens zijn zeggen, beter bekend dan wie ook. De kaart is evenwel in 1905 door Franschen opgenomen en, in verband met de schaal, buiten de 5 vaams lijn geheel volgelood.

Alvorens met Hr. Ms. gezant de kust van Marokko op te gaan, sprak ik ook met den commandant van de *Forbin* over de verschillende te bezoeken reeden, en raadde hij mij ook sterk af, met de *Gelderland* naar de binnenreede van Mogador te gaan, daar de ankergrond (zooals de Pilot vermeldt) daar zoo slecht is. Slechts een dun laagje zand bevindt zich over een rotsachtigen bodem en ruimte om te drijven heeft men er niet. Hij ankerde ook steeds buiten, met het graf van Sidi-Mogadal in de opening, in 15 vaam.

b. Voor herstellingen te La Luz wordt verwezen naar den Africa-Pilot, Part I, bladz. 183, en naar het vermelde in de Jaarboeken der Koninklijke Marine, o. a. dat van 1906—1907, bladz. 74. Voor duikerwerkzaamheden zou men hier zeer goed terecht komen; zie d. a. g het hier vermelde sub *a*. Het kolenladen geschiedt zeer vlug; zoo noodig wordt dag en nacht door gewerkt. Thans werden den eersten dag in 9 uur 375 ton overgenomen. Drinkwater werd niet ontvangen met het oog op het in meerdere jaarboeken gerapporteerde, dat het drinkwater minder goed was en omdat gemakkelijk met eigen middelen voor eene voldoende hoeveelheid drinkwater kon worden gezorgd.

Voor het houden van oefeningen leent de buitenhaven zich niet goed, daar het er te vol met schepen ligt. Wel werd herhaaldelijk oefening roeien gehouden, maar van oefening roeien en zeilen in divisieverband was geen sprake.

c. Aangekocht werden te Las Palmas:

595 ton steenkolen voor 25 sh. 6 p. per ton gestuwd in de ruimen.
53 ton ketel en voedingwater voor 3.25 francs per ton.

720	KG.	versch brood	„ 0.50	„	„ KG.
420	„	rundvleesch	„ 1.75	„	„ „
72	„	varkensvleesch	„ 2.—	„	„ „
1760	„	aardappelen	„ 0.18	„	„ „
105	„	uien	„ 0.25	„	„ „
736		rantsoenen groenten voor potspijs	„ 0.25	„	„ „

d. Bij het komen op de reede van La Luz werd het Spaansche gouvernement gesalueerd met 21 schoten, welk saluut onmiddellijk beantwoord werd met een gelijk aantal schoten, door de batterij San Fernando.

Nadat de commandovlag van den divisie-commandant aan boord van de *Princesa de Asturias* goed verkend was, werd ook deze nog vóór

het ankeren gesalueerd met 11 schoten, welk saluut, alhoewel genoemd vlaggeschip in de binnenhaven lag en daar eigenlijk niet gesalueerd mocht worden, met gelijk aantal beantwoord werd. Door een officier werd Hr. Ms. *Gelderland* dadelijk bij het ankeren verwelkomd namens den divisie-commandant, die hier, behalve de *Princesa de Asturias*, ook de *Rio de la Plata* onder zijne bevelen had. Kort daarna werden wij ook namens den havenmeester (een kapitein ter zee) verwelkomd. Voor beide beleefdheden werd door een officier dank gezegd en werd vervolgens aan de autoriteiten aan den wal kennis gegeven van onze aankomst. Dien morgen ontving ik een bezoek van onzen vice-consul en bracht ik een bezoek bij den commandant der 2e Marine-divisie, welk bezoek onmiddelijk door Z.H.E.G. werd beantwoord.

Des middags werd door mij een contra-bezoek gebracht bij den vice-consul en met hem bezoeken afgelegd bij den civielen en bij den militairen commandant, bij den havenmeester en bij den prefect van politie.

Bij aan boord komst ontving ik een bezoek van den commandant van de *Princesa de Asturias*. Den volgenden dag werden mij alle contra-bezoeken gebracht. Met het oog op de nabijheid van enkele schepen, werden op verzoek bij vertrek van boord geene saluten gegeven. Ik bracht dien dag een contra-bezoek bij den commandant van de *Princesa de Asturias*.

Den 17den Mei werd de verjaardag gevierd van Z.M. Koning ALPHONSO XIII van Spanje, aan welke feestviering werd deelgenomen door te pavoiseeren en op den middag een saluut van 21 schoten af te geven. Het fort salueerde bij ☉, op den middag en bij ☉ met 21 schoten. Den volgenden morgen werd voor deze beleefdheid namens den bevelvoerenden admiraal door diens adjudant dank gezegd. In den loop van den voormiddag ging ik een bezoek brengen bij den divisie-commandant om hem geluk te wenschen met dezen dag.

Bij aankomst ter reede Mogador werd het Marokkaansche gouvernement gesalueerd met 21 schoten, welk saluut onmiddellijk beantwoord werd met een gelijk aantal schoten.

Den volgenden morgen te 6 uur werd door den pacha een sloep met geschenken gezonden, welke geschenken bestonden uit 1 stier, 4 schapen 820 eieren, groenten en brood.

Bij aan boord komst van Hr. Ms. gezant werd een bezoek ontvangen van den vice-consul, die bij vertrek van boord het voorgeschreven saluut kreeg. Dit bezoek kon door mij niet beantwoord worden, wegens het vertrek van Hr. Ms. *Gelderland*.

Ter reede Tanger waren bij aankomst op den 22sten aanwezig de Fransche kruiser *Forbin* en het Spaansche pantserschip *Numancia*. Beide schepen zonden een officier om te verwelkomen, voor welke beleefdheid op gelijke wijze bedankt werd. Ik liet mededeelen dat Hr.

Ms. *Gelderland* dadelijk weder zou vertrekken en daarom werden geene bezoeken door de commandanten gewisseld. Ondertusschen kwam de Fransche kruiser *Du Chayla* ter reede met de commandovlag van den kapitein ter zee, divisie-commandant SENIS. Bij het ankeren werd deze vlag met 11 schoten gesalueerd, welk saluut onmiddellijk met gelijk aantal beantwoord werd. Ik zond een officier derwaarts om te verwelkomen, waarvoor op gelijke wijze werd dank gezegd. Onmiddellijk daarop vertrok Hr. Ms. *Gelderland* van de reede.

Bij terugkomst aldaar op 28 Mei waren aanwezig het Spaansche pantserschip *Numancia* en de Fransche kruiser *Forbin*. Door beide werd Hr. Ms. *Gelderland* bij aankomst ter reede verwelkomd, voor welke beleefdheid op gelijke wijze werd dankgezegd. Ik liet door een officier kennis geven van de aankomst aan den Nederlandschen gezant, die mededeelde, dat de kennisgeving aan verdere autoriteiten aan den wal onnoodig was, in verband met het kortstondig verblijf. Door mij werd een bezoek gewisseld met den commandant van de *Numancia* en mijn nog verschuldigd contra-bezoek gebracht bij den commandant van de *Forbin*. Ter reede kwam de Fransche torpedojager *Lansquenet*, die door een officier verwelkomd werd. Ik stelde den commandant voor verdere plichtplegingen als reeds gedaan te beschouwen, welk voorstel dankbaar werd aangenomen, daar zijne sloepjes niet in een toestand waren om er behoorlijk officieele bezoeken mede af te leggen. 's Avonds vóór zonsondergang vertrok deze jager weer. Wij kregen 's avonds mededeeling, dat door de *Forbin* den volgenden dag halfstok zou worden gevlagd, wegens de begrafenis van den Franschen minister van Oorlog.

Gibraltar.

Te Gibraltar werd Hr. Ms. *Gelderland* door een loods naar de binnenhaven gebracht, alwaar eene boei werd aangewezen, waarop met S.B.'s ketting werd gemeerd. Voor het naar binnen en naar buiten stoomen en voor verstoomen of verhalen in de haven moet steeds de hulp van een loods worden ingeroepen, doch worden hiervoor voor oorlogsschepen geene kosten in rekening gebracht. Het kolenladen, dat te 6 uur 15 m. ongeveer aanving met lichters aan weerszijden en met stellingen tegen boord, geschiedde zeer vlug, zoodat te 6 uur 530 ton waren overgenomen.

Over den nautischen, commercieelen en strategischen aard van deze plaats is niets naders mede te deelen. Wat ik evenwel niet in eenig Jaarboek van de Koninklijke Marine vond, was dat de havenwerken, met alles wat er aan annex is, de enorme som van p.st. 10.000.000 hadden gekost. Alles maakt den indruk van keurig in orde te zijn en uit royale beurs te zijn aangelegd. Het plan bestaat binnen korten tijd benoorden den Noordelijksten havendam nog een nieuwen golfbreker in Noordelijke richting aan te leggen, loodrecht op den nu

bestaanden, daar achter alles uit te baggeren tot op 9 M. en aldaar dokgelegenheid te maken voor koopvaardijschepen.

b. Door de aanwezigheid van de groote marinewerf, kunnen, om zoo te zeggen, alle mogelijke herstellingen hier worden uitgevoerd.

Voor oefeningen leent de binnenhaven zich ook uitstekend.

c. Aangekocht werden te Tanger over Mei:

720	K.G.	versch brood . . .	à frcs.	0.48	per K.G.
703	„	„ rundvleesch . „	„	1.20	„ „
360	„	„ varkensvleesch „	„	1.40	„ „
12	„	„ rundvet . . . „	„	1.15	„ „
7	„	„ reuzel . . . „	„	2.50	„ „
2640	„	„ aardappelen . „	„	0.235	„ „
100	st.	eieren . . . „	„	0.08	„ st.
109	ton	drinkwater . „	„	6.50	„ ton
144	K.G.	uien . . . . „	„	0.30	„ K.G.
143	ton	ketel- en voedingwater „	„	6.50	„ ton

Te Gibraltar werd aangekocht:

530 ton steenkolen à p.st. 9-2-10 per ton gestort in de ruimen door den leverancier.

180 K.G. versch brood à p.st. 0-0-5½ per K.G.
32 ton drinkwater „ „ 0-7-6 „ ton.

Te Tanger over Juni 1911:

180	K.G.	versch brood . . .	à frcs	0.48	per K.G.
432	„	„ rundvleesch . „	„	1.20	„ „
100	„	„ uien . . . . „	„	0.30	„ „
100	st.	eieren . . . „	„	0.08	„ „
52	ton	ketel- en voedingwater „	„	6.50	„ ton.

d. Te Gibraltar werd den 29sten Mei bij de komst ter reede het Engelsche gouvernement gesalueerd met 21 schoten, welk saluut onmiddellijk beantwoord werd. Daarna werd de vlag van den schout-bij-nacht PELHAM, commandant van 's Rijkswerf, met 13 schoten gesalueerd en kort daarop de vlag van den schout-bij-nacht TONG, welke laatste woei aan boord van den Chineeschen kruiser *Hai Chi*, op weg naar Spithead. Ook deze saluten werden dadelijk beantwoord.

Zoodra wij gemeerd lagen, werd Hr. Ms. *Gelderland* door een officier verwelkomd namens den bevelvoerenden schout-bij-nacht te Gibraltar en kort daarop namens den Chineeschen schout-bij-nacht. Voor deze beleefdheden werd op gelijke wijze dank gezegd.

In den loop van den voormiddag werd een aangekondigd bezoek ontvangen van den consul der Nederlanden en werden met hem bezoeken afgelegd bij den gouverneur van Gibraltar en bij de hoogste maritieme autoriteit. Aangezien de hoogste autoriteit der landmacht niet ter plaatse was en geen plaatsvervanger was aangewezen, behoefde

aan die autoriteit geen bezoek te worden gebracht. Voorts werd door mij dien morgen een bezoek gebracht aan den schout-bij-nacht, commandant van de Atlantische vloot, aan boord van de *London* en een contra-bezoek bij den consul. 's Middags bracht ik een bezoek aan den Chineeschen schout-bij-nacht, mocht bezoeken ontvangen van den commandant van de *London* en van de *Amethyst* en een contra-bezoek van den schout-bij-nacht PELHAM; den volgenden morgen bracht ik een contra-bezoek aan den commandant van de *London* en van de *Amethyst*, en ontving, namens den schout-bij-nacht TONG, een contra-bezoek van den commandant van de *Hai Chi*. Met het oog op ons vertrek kon ik den commandant van de *Hai Chi* geen afzonderlijk bezoek meer brengen. De officieren ontvingen een état-majors bezoek van de officieren van de *London*, welk bezoek in onderling overleg teruggebracht zou worden bij onze terugkomst ter reede.

Te Tanger werd den 28sten en 30sten Mei door een officier aan den Nederlandschen gezant kennis gegeven van onze aankomst en was ook nu de verdere kennisgeving aan de Marokkaansche autoriteiten onnoodig. Door mij werd nogmaals een bezoek afgelegd bij den commandant van de *Numancia*.

Ik had het genoegen den volgenden dag ten huize van den gezant het nog verschuldigde contra-bezoek van den vertegenwoordiger des sultans, SI MOHAMMED EL GUEBBAS, te mogen ontvangen, welke autoriteit bij het vertrek uit de legatie een saluut van 19 schoten van Hr. Ms. *Gelderland* ontving.

3°. Het schip.

Bij het vertrek werd ter hoogte van Kaap Hoofd B.B.'s condensor warm, zoodat B.B.'s machine moest gestopt worden. Dadelijk daarop werd S.B.'s machine gestopt, omdat S.B.'s condensor eveneens warm werd. Tijdelijk is toen met H.D. gestoomd, daar stroom en wind het schip dicht aan den Hoek zetten. Zoodra de condensors weder waren afgekoeld werd het Schulpengat uitgestoomd. S.B.'s condensor is dien dag nog drie keer en den volgenden dag nog eenmaal warm geweest; bij B.B.'s condensor deed dit euvel zich niet meer voor.

De achterste munitiestelling aan B.B.'s in de voor-munitiebergplaats begon zich door het slingeren in de Golf van Biscaye te begeven. Deze stelling werd leeggepakt en zoo spoedig mogelijk hersteld.

Bij het stoomen in de zee op, van La Luz tot Mogador, werd veel last ondervonden van water, dat door de kettingkokers in de kettingbakken en langs de deksels van de luchtkokers in de luchtleidingen kwam, niettegenstaande alles vooruit geschalmd was en de deksels met eenige draden katoen en met vet waren aangelegd. Ter reede Mogador werden houten proppen aangemaakt om de kettingkokers

beter af te sluiten. De stengen van de draadlooze telegrafie werden ter reede Mogador gestreken met de hieling op de onderra's.

Deze stengen zijn slecht gesteund, het tuig heeft te weinig spreiding en spatting; is het tuig flink aangezet, dan buigen de stengen bij harden wind en bij hevig stampen op het midden door, op gevaar af te breken. Het strijken van de voorste steng in zee bij eenigszins harden wind is niet doenlijk, daar de topsemaphore hiervoor in den weg zit en de steng bij strijken tijdelijk vrijwel geheel ongesteund is. Zeer groote kans zou alsdan bestaan, dat beide stengen (die elkaar steunen) braken.

4°. Oefeningen.

De oefeningen in de batterij en de divisie-oefeningen, waaronder die begrepen van het machinekamerpersoneel, werden geregeld gehouden. Onder de Portugeesche kust werd bij zeer kalme gelegenheid de manoeuvre „man over boord" gehouden. Gedurende de geheele reis was het weer, op enkele dagen na, bijzonder goed, zoodat de schietoefeningen met geschut, zoowel de voorbereidende oefeningen als de ernst-exercitiën, alle konden gehouden worden. Herhaaldelijk werd voor oefening op de campagne-schijf geschoten met de revolver door officieren en adelborsten. Algemeene exercitiën werden ook enkele malen en eenmaal eene vuurleiding-oefening gehouden.

Alleen met enkele oefeningen met nachtrichtmiddelen was dit niet het geval.

Veel werd geoefend in het gebruik van het diepzeelood van THOMSON en enkele malen met het zware lood. Het veelvuldig varen onder de kust was zeer dienstig voor oefening in het nemen van peilingen.

Voor het roeien met sloepen eigenden zich, in verband met andere werkzaamheden, alleen de reeden van Cadix en La Luz.

Na het schieten, zoowel op gierschijf als op geschutschijf, werd meerdere malen gemanoeuvreerd met het schip, in hoofdzaak door officieren.

In zee werd dagelijks, op de D.W vóór het schaften, het jonge volk geoefend in het loodwerpen. De jaarlijksche oefeningen met torpedo's werden gehouden nabij de Spaansche kust benoorden de monding der Guadalquivir.

5°. De gezondheidstoestand.

De algemeene gezondheidstoestand was zeer goed.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Hr. Ms. gezant embarkeerde in den namiddag van den 5den Mei, bezocht den 6den Mei El Araish en debarkeerde den 7den Mei in den voormiddag te Casablanca.

In deze plaats is, volgens mededeeling van den gezant, geene saluutbatterij meer aanwezig. De saluutbatterij vermeld in Hoofdstuk II, Deel I V.K.M. bijlage II, bladz. 83, is, toen door de Franschen Casablanca werd gebombardeerd en daarna bezet, opgeruimd.

Bij aankomst ter reede werd dan ook geen saluut aan het Marokkaansche gouvernement gegeven.

Te Tanger werd geene nachtpermissie gegeven en passagierde het jonge volk uitsluitend onder geleide.

b. Reis naar Sheerness en terug, met Zijne Koninklijke Hoogheid den Prins der Nederlanden.

1°. Nautisch gedeelte.

Hr. Ms. *Gelderland* verliet te 8 uur V.M. van 17 Juni de haven van Nieuwediep. Reeds spoedig werd last ondervonden van wier in de wierkasten en in de condensors, niettegenstaande deze des morgens voor het vertrek nog waren schoongemaakt. De vaart was door het aanhoudend stoppen van de eene machine en door het zeer langzaam slaan van de andere zóó gering, dat ik te 10 uur 20 m. in het Schulpengat ten anker kwam om alles nogmaals schoon te maken. Te 11 uur 30 m. werd de reis met ééne machine vervolgd, spoedig daarop ook de andere machine langzaam bijgezet, te 12 uur de uiterton gepasseerd en koers gesteld op de gasbrulboei van den Rotterdamschen waterweg. De vaart werd vermeerderd tot ongeveer 14 à 15 mijl om niet te laat in Rotterdam aan te komen. Te 4 uur A.M. werd de loods aan boord genomen en te 6 uur dwars van de Parkkade geankerd, voor en achter op eene boei gemeerd, op aanwijzing van een havenloods.

Den volgenden avond werd te 8 uur, nadat Z. K. H. de Prins der Nederlanden en de andere leden van de missie geëmbarkeerd waren, weder op aanwijzing van een havenloods ontmeerd, het anker gelicht en op loodsmansaanwijzing den Waterweg uitgestoomd. Te 9 uur 45 m. werd op de Maasvlakte de loods afgegeven en met den koers N. 268° O. (magn.) en 105 slagen naar het Tongue-lichtschip gestoomd. In den loop van den nacht werd gaandeweg vaart verminderd en te 6 uur 30 m. dit lichtschip gepasseerd. De Engelsche loods was in Rotterdam reeds aan boord gekomen en werd nu op loodsmansaanwijzing door het grootscheepsvaarwater naar Sheerness gestoomd, waar te 9 uur op eene boei gemeerd werd.

Door Hr. Ms. *Gelderland* werd, nadat Z. K. H. de Prins der Nederlanden en de andere leden van de missie den 28sten des namiddags te 3 uur 30 m. waren geëmbarkeerd, de reede van Port-Victoria verlaten.

De admiraal, commander-in-chief of the Nore, had denzelfden loods weder aan boord gezonden, zoodat op loodsmansaanwijzing tot het

Tongue-lichtschip werd gevaren en aldaar de loods te 5 uur 30 m. werd afgezet op een der als geleide medevarende torpedobooten.

Van af het Tongue-lichtschip werd met 70 slagen koers gesteld op het lichtschip van de Galloper, dat te 6 uur P.V. gepasseerd werd, waarna de koers werd bepaald N. 79° O. (magn.). Het was eene zeer gunstige gelegenheid, geen zee, eenigszins heïg. Den volgenden morgen te 6 uur werd zicht gekregen van de Nederlandsche kust en te 7 uur de haven van IJmuiden binnengestoomd, alwaar te 7 uur 30 m. gemeerd werd aan den steiger beoosten de visschershaven.

Nadat Z. K. H. de Prins der Nederlanden met gevolg te 9 uur V.M. was gedebarkeerd, werd de haven van IJmuiden te 10 uur V.M. weder verlaten, te 1 uur de uiterton van het Schulpengat gepasseerd en te 1 uur 45 m. ter reede geankerd. Met stil water werd het anker gelicht en naar de haven gestoomd, waar op boei 3 gemeerd werd.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

Rotterdam.

a. Nihil.

b. Nihil.

c. Nihil.

d. Bij aankomst werd Hr. Ms. *Gelderland* welkom geheeten door een officier van piket namens den commandant van de afdeeling Mariniers, voor welke beleefdheid op gelijke wijze werd dankgezegd.

Zondagavond 18 Juni kwam Z. K. H. de Prins der Nederlanden, Hertog van Mecklenburg, te 7 uur 16 m. aan het Maasstation aan, waarop de pavoiseervlaggen werden geheschen en een saluut werd gegeven van 33 schoten. Toen Z. K. H. in de sloep aan den Veersteiger gestapt was en van den wal stak, werd geparadeerd en gejoeld. De ontvangst aan boord had op de voorgeschreven wijze plaats, waarop Z. K. H. zich de officieren deed voorstellen en de equipage inspecteerde. Dadelijk daarna werd de sloep, die Z. K. H. had overgevoerd, geheschen, vervolgens werd ontmeerd en Rotterdam verlaten.

Nabij het Tongue-lichtschip stoomden ons vier torpedojagers tegemoet, die, behalve vlag en geus, eene Nederlandsche vlag in top voerden. Deze jagers convoyeerden Z. K. H. den Prins der Nederlanden tot op de reede van Port-Victoria. De Prins noodigde aldaar den oudsten commandant aan boord om hem dank te betuigen voor het geleide. Daarna heschen deze jagers ter eere van den Duitschen Kroonprins, die zich aan boord van de *Von der Tann* ter reede bevond, de Duitsche vlag naast de Nederlandsche vlag van top. De overige Engelsche oorlogsschepen hadden ook de Nederlandsche en de Duitsche vlag, beiden in den grooten top.

Nabij Sheerness werd het Engelsche gouvernement gesalueerd met 21 schoten, welk saluut onmiddellijk beantwoord werd door het fort van Garrison-point. Nabij Port-Victoria (een weinig voorbij en aan de overzijde van Sheerness) gekomen, werd de onderscheidingsvlag van den Prins gesalueerd door het jacht van den Engelschen admiraal (full admiral) en door het Duitsche slagschip *Von der Tann*. Op verzoek van Z. K. H. den Prins der Nederlanden werd de vlag van den Duitschen Kroonprins daarop met 21 schoten gesalueerd. Z. K. H. ontving na het meeren een bezoek van den admiraal voornoemd en van den generaal, commandant der Oostelijke provincie, terwijl Z. K. H. een bezoek bracht bij den Duitschen Kroonprins aan boord van de *Von der Tann*. Na terugkeer aan boord embarkeerde de Prins op eene raderboot, die langszijde kwam, om hiermede naar den wal te worden overgevoerd. Bij vertrek van boord werd de onderscheidingsvlag neergehaald, werden de top- en pavoiseervlaggen geheschen en werd, na gejoeld te hebben, een saluut van 33 schoten gegeven, waarbij het Engelsche admiraalsjacht en de *Von der Tann* invielen. Toen kort daarna de Kroonprins van Duitschland debarkeerde, gaf de *Von der Tann* een saluut, werd door het Engelsche jacht mede gesalueerd en door Hr. Ms. *Gelderland* een saluut van 21 schoten gegeven.

Op voorstel van den admiraal en van den generaal bracht ik hunne Excellenties een bezoek op de Victoria-pier, daar zij mede naar Londen zouden afreizen en eene reis naar Chatham volgens hen te ver en te lastig was. De bezoeken waren daarmede als over en weer gebracht beschouwd. Toen de trein, waarmede Z. K. H. de Prins der Nederlanden en de Duitsche Kroonprins reisden, vertrokken was, werden op alle schepen de pavoiseervlaggen neergehaald en werd door Hr. Ms. *Gelderland* een saluut van 17 schoten afgegeven voor de vlag van den admiraal, die op het jacht was blijven waaien. Dit saluut werd dadelijk op gelijke wijze beantwoord.

Sheerness.

a. Het vaarwater van het Tongue-lichtschip tot Sheerness en verder naar binnen tot Port-Victoria is uitstekend betond, zoodat er geen bezwaar bestaat, deze vaarwaters zonder loods te bevaren. De zeilaanwijzingen zijn in ieder opzicht voldoende.

Door de vlootrevue te Spithead waren de groote schepen hier allen weg, behalve de *Hercule* (een der nieuwste Dreadnoughts) die wel in dienst, maar nog niet gereed (not commissioned) was; o. a. was haar munitie nog niet aan boord. Zij lag een eind verder de Medway op en stoomde Woensdagmorgen 28 Juni naar buiten. Alleen de torpedobooten met het torpedologementschip *Actaeon* en een paar mijnenleggers (*Intrepid* en *Apollo*) waren in de nabijheid.

Te Chatham voert een admiraal het bevel en is commander-in-chief

of the Nore, — en dit getuigt wel van het strategisch belang van dit punt. Het is dan ook geheel als de maritieme voorhaven van Londen te beschouwen. De zeeofficieren, die ik sprak, beschouwden allen Sheerness c.s. belangrijker dan de nieuwe haven van Dover, die door baggeren op diepte moet worden gehouden.

De scheepvaart is hier, voor zoover in deze dagen te beoordeelen, uitsluitend kust- en binnenvaart en werden van de handelsmarine in hoofdzaak aken, schoenerbrikjes en andere kleine zeilvaartuigen gezien. Er loopt veel stroom, pl.m. 7 uur eb en 5 uur vloed. De wind was bijna voortdurend Westelijk of Zuidwestelijk en hadden wij, doordat Hr. Ms. *Gelderland* dicht onder den wal lag, geen last van de zee.

b. Port-Victoria biedt voor herstellingen of wat ook in geen enkel opzicht eenig comfort.

Er staat een station op de pier, een ledig hotel binnen de pier en iets verder een clubgebouw van de Royal Corinthian Yacht Club. Een weg is er zelfs niet, behalve de spoorbaan.

Van passagieren, zelfs van oploopen, was hier geen sprake. Dagelijks kwam evenwel een Engelsch stoombootje, de *Starling*, de passagiers halen en brengen en gingen deze dan naar Chatham, hetzij van half twee tot tien uur 's avonds, wat het jonge volk betreft, of tot den volgenden morgen zeven uur van Chatham, wat betreft de onderofficieren en oudere matrozen, stokers en mariniers, die hiervoor in de termen vielen.

De inkoopen geschiedden wat het schip betreft te Sheerness en overigens te Chatham. Sheerness was met de stoomsloep, afhankelijk van het tij, in een half uur of meer te bereiken. Iederen avond te 7 uur zond ik een stoomsloep naar Sheerness voor de post. 's Morgens werd de post door tusschenkomst van den postmaster te Sheerness, den heer H. RUFFELT, aan boord gezonden met de stoomsloep van de *Apollo*, terwijl een enkele maal van een particulier vaartuig werd gebruik gemaakt. Ik betuigde persoonlijk mijn dank aan genoemden postmaster voor de zeer goede zorgen, die hij steeds voor onze post had gehad.

c. Ingekocht werden te Sheerness door tusschenkomst van den viceconsul te Rochester:

260	K.G.	versch	rundvleesch	voor p.st.	20-10-8
70	„	„	varkensvleesch	„ „	4-16-3
50	„	„	uien	„ „	0-9-2
31	„	„	rundvet . . .	„ „	1-11-2
850	„	„	aardappelen .	„ „	7-18-6

terwijl voor een aschprauw werd betaald 3 shilling per ton, hetgeen een totaal gaf van p.st. 3-3-0.

Het drink- en voedingwater werd gratis verstrekt.

d. Aan de *Gelderland* werd gedurende haar verblijf in de Engelsche wateren een Engelsch zeeofficier toegevoegd om ons in alles van dienst te zijn. In ieder opzicht is deze officier ons van zeer veel nut geweest.

Behalve de reeds vermelde bezoeken werd door mij een bezoek gewisseld met den commandant van de *Actaeon*. De *Intrepid* en de *Apollo* werden bij hun komst van Sheerness ter reede Port-Victoria door een officier verwelkomd, waarvoor op gelijke wijze werd dank gezegd.

Daar de commandanten ook naar Londen gingen, werden de officieele bezoeken onderling als gedaan beschouwd. Alleen werd door een officier een longroom-bezoek gebracht en dit op gelijke wijze beantwoord.

Ik had het genoegen Dinsdag 20 Juni uitgenoodigd te zijn op de lunch ter eere van Z.K.H. den Prins der Nederlanden in het clubgebouw van de Nederlandsche Vereeniging en ging daartoe dien dag heen en weer naar Londen.

Z.K.H. de Prins der Nederlanden had mij de eer aangedaan mij eene kamer aan te bieden in zijne woning in Hillstreet, gedurende de dagen dat ik in Londen zoude zijn, en werd hiervan tijdens de kroningsfeesten en den dag van de vlootrevue te Spithead, die door mij met den mij toegevoegden Engelschen luitenant ter zee werd bezocht, gaarne gebruik gemaakt.

Te Spithead waren wij den geheelen dag de gasten van den schoutbij-nacht KOSTER aan boord van Hr. Ms. *Heemskerck*.

Zondagmorgen was ik mede gast bij de officieele lunch, die Z.K.H. de Prins aan verschillende autoriteiten in Londen aanbood.

Maandag 26 en Dinsdag 27 Juni noodigde ik aan mijne tafel den consul-generaal der Nederlanden met zijne dochter, den predikant der Hollandsche kerk met zijne echtgenoote, den president van de Nederlandsche Vereeniging en dien van de Kamer van Koophandel en den voorzitter van het Koning Willemfonds, benevens een zevental andere leden van de Nederlandsche Vereeniging, die bijna allen mijne uitnoodiging aannamen, waarbij beide keeren ook de ons toegevoegde zeeofficier mede aanzat.

Ik liet Woensdag 28 Juni door een officier dank zeggen aan den commandant der werf te Sheerness, aan den havenmeester aldaar, aan de commandanten van de *Actaeon* en van de *Apollo*, voor de verschillende beleefdheden en faciliteiten door hen bewezen, terwijl ik, toen te 2 uur de admiraal met zijn jacht *Undine* ter reede kwam, persoonlijk mijne opwachting bij Zijne Excellentie ging maken, om hem dank te zeggen voor alles, wat door zijn toedoen voor ons was verricht.

Toen de trein, waarmede Z.K.H. te Port-Victoria zoude aankomen, in 't zicht kwam, werd door Hr. Ms. *Gelderland* gepavoiseerd, bij het

stoppen van den trein gesalueerd met 33 schoten, toen Z.K.H. van den wal stak geparadeerd en gejoeld. Dit alles, uitgenomen het joelen werd in navolging van Hr. Ms. *Gelderland* ook door de *Undine* en de andere Engelsche oorlogsschepen en torpedobooten gedaan.

Dadelijk na aan boord komst van Z.K.H. werd ontmeerd en werd door de Engelsche schepen een saluut van 21 schoten afgegeven, hetgeen door Garrison-point eveneens geschiedde bij het passeeren van Sheerness. Op verzoek van Z.K.H. werd geseind „ik dank u".

Vier torpedobooten stoomden weder achter Hr. Ms. *Gelderland* mede, evenals de vorige keer met vlag en geus en de Nederlandsche vlag in den mast.

Van H.M. de Koningin werd een draadloos bericht ontvangen, waarbij H.M. aan den Prins, de officieren en de equipage eene voorspoedige reis toewenschte.

Van dit telegram werd de equipage voor den boeg mededeeling gedaan en dit langs draadloozen weg beantwoord.

Bij het Tongue-lichtschip werd, nadat de loods was afgegeven, op een der vier booten, op verzoek van Z.K.H., geseind: „Prins bedankt voor geleide".

Te IJmuiden werden te 9 uur, bij het vertrek van Z.K.H. van boord, de voorgeschreven honneurs gegeven.

3°. Het schip.

Nihil.

4°. Oefeningen.

Van af 21 Juni hadden geregeld 's morgens divisie-oefeningen plaats voor ééne divisie. De overige divisiën waren noodig voor het gereedmaken of wegnemen der pavoiseerlijnen en vlaggen, illuminatie, enz. en voor onderhoud van het schip.

5°. De gezondheidstoestand.

De algemeene gezondheidstoestand was goed.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Geene.

7°. Jacob van Heemskerck.

Commandant: Kapitein ter zee G. L. Goedhart.

a. Oefeningstocht naar de Middellandsche Zee.

1°. Nautisch gedeelte.

Verlaten op den achtermiddag van 9 Januari te half twee de haven van Nieuwediep, bij mistig weder; diepgang vóór 57, achter 58 d.M.;

stoomen het Schulpengat uit, passeeren te half drie de uiterton, bepalen de vaart op 9 mijl.

Verifieeren op den P.V. de kompassen met behulp der lichtenlijn van IJmuiden. Vervolgen de reis met 9 mijls vaart, bij opklarende lucht.

Passeeren te middernacht van 9—10 Januari Noord-Hinder, op den V.M. Dover en te 2 uur A.M. Dungeness, vanwaar door tusschenkomst der semaphore het schip gerapporteerd werd.

Houden de Engelsche kust en passeeren te middernacht van 10—11 Januari Catharine-point. Steken van hier over naar Casquette, dat te 8 uur V.M. dwars is op 10 Engelsche mijl.

De barometer te middernacht 779 aanwijzende, begon van toen af te dalen met eene snelheid van 4 m.M. per wacht, terwijl de wind oorspronkelijk N.W. naar het Z.W. liep en aanwakkerde tot kracht 6.

Veranderen in verband met te verwachten storm de koers van W.Z.W. tot W.t N. om het midden van het Kanaal te houden en verminderen de vaart tot 6 mijl. De barometer bleef dien dag dalen en bereikte te middernacht van 11—12 Januari zijn laagste punt (752) waarna bij langzaam rijzenden barometer de wind plotseling door het N.W. naar Noord en op de D.W. naar N.O. omliep en met stormkracht doorstond, gepaard gaande met hagelbuien en bliksem. De zeeën bereikten eene hoogte van pl.m. 12 M.

Besloten te gaan bijliggen en verzonden via Plymouth het draadloos telegram: „Minister Marine Hague. Laying to hurricane, midst mouth channel, all well".

Op den dag klaarde de lucht op, begonnen te 4 uur, de storm een weinig in hevigheid verminderd zijnde, met 10 mijls vaart recht voor de zeeën weg te loopen, met Z.W.t.Z. koers.

Gedurende den geheelen oversteek naar Finistère bleef de wind N.O., dicht gereefde M.K., en liepen er zeer hooge zeeën.

Ofschoon van af het middagbestek op 13 Januari, op 160 Engelsche mijl van Villano verwijderd zijnde, koers gesteld was recht op dat licht, werd, niettegenstaande het vrij goede vurenzicht, het licht niet gezien en moest het schip dus in drie wachten pl.m. 30 mijl (E.) om de West gezet zijn, waarschijnlijk tengevolge van een door den N.O. storm veroorzaakte Westelijke strooming langs de N. kust van Spanje.

Houden met Z.t.O. koers den wal in en krijgen op het einde der H.W. een glimp van het draailicht van Finistère.

Maken den 14den Januari op den middag land bij Vianna, bepalen de vaart op 7 mijl en volgen verder de Portugeesche kust. Seinen dien nacht draadloos via Ouessant: „Marine Hague. Heemskerck passed last night Finistère, all well".

Passeeren op de D.W. van 15 Januari de straat tusschen Kaap Corvoeiro en de Burling-eilanden. Doen ons door de semaphore rappor-

teeren. Passeeren op de H.W. van 16 Januari Kaap St. Vincent en blijven de kust volgen, van het prachtige weder en de kalme zee profiteerende tot het houden van schietoefeningen, zijn 17 Januari ter hoogte van Cadix, blijven den nacht van 17—18 geankerd ten N.W. van Trafalgar in 17 vaam, van 18—19 en van 19—20 N.O. van Gibraltar in 15 vaam.

Passeerden den 18den Straat Cabezos en Straat Gibraltar en loopen den 20sten 's morgens op loodsmans-aanwijzing de haven van Malaga binnen.

Verlieten op den V.M. van 26 Januari de haven van Malaga, waren in den regel over dag en 's avonds stoomende in de nabijheid der kust tot het houden van schiet- en andere oefeningen en 's nachts ten anker onder den wal, 27—28 Januari nabij Kaap Sabinal. Zondag 29 ten anker op de buitenreede van Malaga, 30—31 Januari nabij Kaap Calaburras, 31 Januari—1 Februari nabij Marbella en 1 tot 3 nabij Marbella, aangezien den 2den Februari wegens te krachtigen Oostenwind geene schietoefeningen konden plaats hebben, stoomden den 3den Februari door Straat Gibraltar, houden schietoefeningen nabij Barbate, ankeren 's avonds bewesten den mond der Guadalquivir, vervolgen den 4den en 6den op dat terrein de schietoefeningen en loopen op den V.M. van den 7den Februari te Cadix binnen.

Hadden over 't algemeen zeer gunstig weer; afwisselend land en zeewind, behalve den 2den Februari, toen een Oostenwind met matige kracht kwam doorstaan, waarvoor de Middellandsche zee verlaten en een opper werd gezocht onder de Z.Westkust van Spanje, alwaar wederom land en zeewind heerschende waren.

Stoomen 's avonds van den 13den Februari van Cadix naar de ankerplaats van Jeremias, even bezuiden Kaap Spartel, en bleven daar geankerd tot den volgenden dag, zijnde de volle maan eene belemmering voor het nachtelijk schieten; houden den volgenden dag schietoefeningen en stoomen over de buitenreede van Tanger naar de reede van Barbate (Z. kust Spanje) bleven 's nachts weder geankerd en vervolgen daags daarna de schietoefeningen, steken in den N.M. weder over naar de buitenreede van Tanger, blijven een paar uur geankerd en vertrekken op de E.W. naar de Canarische eilanden. Vangen den volgenden dag de stoomproef aan. Stoomen twee uur met 142 omwentelingen (het aantal van den opleveringsproeftocht) daarna zes uur met 131 omwentelingen, waarvan 4 uur ten behoeve van proefaflegging der stokers-olieman, en ten slotte 16 uur met 114 omwentelingen. De machines en hulpwerktuigen hielden zich uitmuntend. Hadden een flinke N.O. bries mee. Verkennen op de H.W. van den 18den Februari de Oostkust van Lanzarote en het licht van Arrecife, ankeren op de D.W. bewesten Papagayo-punt.

Bleven hier tot H.W. van 21 op 22 Februari. Houden oefeningen in schijfschieten over dag en 's nachts en in zeilen met sloepen enz.

Vertrekken H.W. 21—22 Februari naar de Zuidkust van Fuerteventura, ankeren, houden nachtelijke schietoefeningen en vervolgen de reis naar La-Luz, alwaar op den V.M. van den 23sten Februari werd geankerd.

Verlaten op den V.M. van 26 Februari de haven van La-Luz. Bevonden de hand van het anker afgebroken, hoewel geene bijzondere krachten op het anker waren uitgeoefend. Bepalen, in de ruimte gekomen, de vaart op 11 mijl en de koers op 30° mgn. Troffen eene zeer mooie stoomgelegenheid, met flauwe N.W.lijke koelte. Kregen op de breedte van Lissabon, bij rijzenden barometer, stijven N.W.-N. wind en lange deining uit het N.W. bij overigens goed weer en slechts weinig neerslag in het begin. Passeeren op de H.W. van 2 Maart Finistère, bij goed vurenzicht. Barometer blijft boven 780; wind neemt gaandeweg in kracht af en loopt naar 't N.O. met F.K., daarna N.W. met F.K. Eene lange N.W.lijke deining blijft doorstaan.

Passeeren op den middag van 3 Maart Straat Fromveur, beoosten Ouessant, en loopen van daar over naar Casquets en vervolgens naar Beachy-Head, hetwelk op den V.M. van 4 Maart gepasseerd werd.

Deden ons in den N.M. te Dungeness per vlaggesein telegrafisch aan den Minister van Marine rapporteeren.

Hadden in het Kanaal goed weer, met over 't algemeen zeer goed zicht en stijven W.Z.W. wind bij dalenden barometer. Loopen op de D.W. van den 5den Maart den Waterweg binnen.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

a. De beschrijving van de haven van Malaga, zooals die voorkomt in den Mediterranean Pilot, vol 1—1905, pag. 115, is juist.

Eene zeilaanwijzing tot het aandoen of verlaten ervan is overbodig; de weg wijst zich van zelf.

Als strategisch punt heeft het voor Spanje belang als inscheepplaats en concentratieplaats van troepen voor Melilla.

In reserve waren hier aanwezig tien regimenten infanterie, met bijkorpsen en vivres.

Malaga is eene handelsplaats van vrij groote beteekenis. Uitgevoerd worden: wijn, zuidvruchten, ertsen (ijzer, koper en lood) olijfolie enz. Ingevoerd worden: fosfaten voor kunstmeststoffen. Men vindt er suikerfabrieken, textiel- en zeepfabrieken.

De haven biedt eene zeer veilige ligplaats.

De zeilaanwijzingen tot het aandoen en verlaten der reede van Cadix zijn doeltreffend. Het gebruikmaken van een loods is niet verplichtend, doch wel het betalen er voor, ook als er geen gebruik van gemaakt is, — voor Hr. Ms. *Heemskerck* bedroegen die f 60.— per keer, dus niet onbelangrijk.

De toegang tot de reede is ruim en levert niet de minste moeilijkheid op.

Ter reede moet men vertuien, met de ankers in de richting van het vaarwater.

Als handelsplaats is Cadix nog wel van beteekenis, doch sterk achteruit gegaan sinds het verlies der koloniën; het aantal inwoners is sinds dien tot ongeveer de helft verminderd. Ofschoon er meerdere schepen ter reede lagen, zag men zeer weinig bedrijvigheid. Men vroeg zich onwillekeurig af wat de schepen hier kwamen doen.

Een project tot het aanleggen van eene nieuwe haven, voor zeeschepen (de bestaande is bij laagwater nauwelijks diep genoeg voor visschersvaartuigen) is reeds lang klaar en groote hoeveelheden betonblokken zijn reeds aangevoerd; maar hierbij zal het voorloopig blijven, daar de Italiaansche maatschappij, aan wie de uitvoering was opgedragen, het werk geheel in den steek heeft gelaten, en als het plan door gaat om den toegang van zee naar Sevilla te verbeteren, dan zal de behoefte aan eene haven voor Cadix wel te gering worden, om het begonnen werk te voleinden. Sevilla heeft nu reeds een groot deel van den handel op Cadix tot zich getrokken.

Als veilige ligplaats en noodhaven is de reede van Cadix, die als 't ware eene binnenbaai is, zeer aanbevelenswaardig.

De slechte roep, die er van uit gaat, dat de communicatie met den wal door harde Oostenwinden lichtelijk verbroken wordt, lijkt mij overdreven. Deze eigenschap hangt samen met de zeewaardigheid der voor de communicatie te gebruiken sloepen, in welk opzicht de onze te kort schieten.

Aan de beschrijving der haven van La-Luz valt niets toe te voegen; ze is doeltreffend. Het aandoen en verlaten ervan levert geene moeilijkheden op. Loodsen zijn altijd te verkrijgen, de loodsgelden zijn niet hoog, men maakt geen bezwaar een oorlogsschip zonder loods op de haven te doen komen.

Binnen de pieren is de haven zeer veilig, in de buitenhaven nog binnen de pier liggende is de diening eenigszins merkbaar, en dit verergert naarmate de ligplaats meer Zuidwaarts is en dus minder door de pier beschut.

Wegens het enorme verkeer van stoomschepen, die deze haven aandoen, de meeste voor slechts enkele uren, is er wel eens tijdelijk geen plaats in de door de pier beschermde haven.

b. Te Malaga kunnen niet al te omvangrijke machine-reparatie's worden uitgevoerd en kunnen er gietstukken vervaardigd worden.

Levensmiddelen zijn in voldoende hoeveelheid te verkrijgen; vleesch van voldoende kwaliteit, groenten werd niet genomen, wegens minder goede kwaliteit en hooger prijs, ook brood werd niet aangekocht, wegens mindere smakelijkheid.

Er is zeer voldoende voorraad van steenkolen. De Spaansche Marine en postbooten vullen hunne ruimen hier aan.

De kolen worden met behulp van kleine manden over stellingen, uit sloepen, binnenboord gemand; de snelheid van laden hangt af van de hoeveelheid disponibele sloepen en sjouwers, en bedroeg in dit geval pl.m. 25 ton per uur.

Te Cadix bevindt zich diep in de baai een Marine-arsenaal met reparatie-werf en dok, bovendien bij San-Fernando een droogdok van de Compania Transatlantica, eveneens met reparatie-werf. Tijdens ons verblijf lag hier het Duitsche opnemingsvaartuig *Eber* in herstelling.

Voor het houden van oefeningen in roeien en zeilen biedt de reede eene schoone gelegenheid.

De steenkolen werden uit sloepen overgenomen, met eigen volk. Het systeem, „stellingen buiten boord", en „kleine mandjes" werd toegepast en hiermede pl.m. 32 ton per uur geladen, de kwaliteit der kolen bleek goed te zijn.

Wat de te verkrijgen levensmiddelen betreft, kan worden opgemerkt, dat over 't algemeen de prijs hoog en de kwaliteit middelmatig is; de aardappelen waren beter dan die te Malaga ontvangen, evenzoo varkensvleesch; groenten waren niet, dan in zeer kleine hoeveelheden en dan tegen buitengewoon hoogen prijs te verkrijgen, om welke reden deze dan ook niet zijn aangekocht. Het water werd aan boord afgekeurd en was zelfs ongeschikt voor ketelvoedingwater; dit stond in verband met de droogte en daaruit voortvloeiende opdroging der bronnen.

Te La-Luz kunnen reparatiën van niet te grooten omvang worden verricht. Er worden onmetelijke hoeveelheden kolen in voorraad gehouden. De aan Hr. Ms. *Heemskerck*, door de firma MILLER en Co., geleverde kolen waren van goede kwaliteit.

Behalve groenten waren de ververschingen in groote hoeveelheid en goede kwaliteit te verkrijgen.

Tot het houden van oefeningen met sloepen leent de haven zich goed; ware er meer tijd beschikbaar geweest, dan zou eene militaire wandeling, naar het schoone binnenland, langs den goed onderhouden postweg, zeker ondernomen en in den smaak gevallen zijn.

De steenkolen werden aan weerszijden overgewipt in zakken uit sloepen, door tusschenkomst van een stoomlichter, met eene snelheid van 70 ton per uur.

c. Aangekocht werden:

te Malaga: 427,5 ton steenkolen en 70 ton ketelvoedingwater;

te Cadix: 250 ton steenkolen;

te La-Luz: 450 ton steenkolen en 60 ton ketelvoedingwater.

d. Ceremoniën enz.

Salueeren bij het passeeren van Dover een Engelsche schout-bij-

nacht's vlag met 13 schoten, welk saluut dadelijk beantwoord werd. Bij aankomst te Malaga werd niet gesalueerd, daar er geene gelegenheid tot beantwoording van het saluut was.

Het schip werd verwelkomd van wege den commandant van de in de haven liggende kanonneerboot *Cartagenera*, waarvoor den volgenden morgen door een tegenbezoek bedankt werd.

Bezoeken werden gewisseld met den Nederlandschen consul VAN DULKEN, den gouverneur JOSÉ SAN MARTIN, den burgemeester RICARDO ALBERT, den militairen gouverneur, brigade-general VILLALON, en den havenmeester.

Commandant en etat-major werden geïntroduceerd op de voornaamste club en daar op een afternoon-tea geïnviteerd, welke door een instuif aan boord werd gereciproceerd, die ook door den gouverneur werd bijgewoond.

De consul en mevrouw VAN DULKEN bewezen ons zeer veel gastvrijheid en noodigden mij en eenige officieren uit tot een diner en een rijtoer, welke beleefdheden ik beantwoordde met een diner.

Den 23sten Januari, den naamdag van Zijne Majesteit den Koning van Spanje, nam het schip aan de feestelijkheid deel door te pavoiseeren; hiervoor werd bij monde van een officier bedankt.

De reede van Cadix opstoomende, werd bij het passeeren van het fort het Spaansche gouvernement gesalueerd met 21 schoten, waarvoor dadelijk met een gelijk aantal bedankt werd.

Onder geleide van den consul werden bezoeken gewisseld met den civielen gouverneur FRANCESCO DIAZ GARCIA, den militairen gouverneur, divisie-generaal JOSÉ SERRANO Y DE AIZPURIA, den burgemeester, den havenmeester en met den commandant van het ter reede liggende Duitsche opleidingsschip *Victoria Louise*, die eerst door een officier van piket had laten complimenteeren.

De Nederlandsche consul L. UHTHOFF bracht een bezoek aan boord en werd bij zijn vertrek gesalueerd met 9 schoten; de Spaansche autoriteiten welke allen te zamen het tegenbezoek kwamen brengen, ontvingen bij het vertrek van boord een saluut van 13 schoten.

De consul bood een zestal officieren en mij een diner aan, waaraan ook de vice-consul J. M. DE SALAZAR Y RODRIGUEZ aanzat, welke beleefdheid ik met een dejeuner aan boord beantwoordde.

De groote club bood den officieren hare gastvrijheid aan en gaf ter onzer eer eene soirée dansante, welke den laatsten dag van ons verblijf door een drukbezochte afternoon-tea aan boord gereciproceerd werd; de civiele en de militaire gouverneur lieten zich daarbij door drukke ambtsbezigheden verontschuldigen, terwijl laatstgenoemde de bijzondere oplettendheid had het militair muziekkorps, tijdens het bezoek, ter mijner beschikking te stellen, waarvoor bij monde van den consul bedankt werd.

Bij het ter reede komen te La Luz werd het Spaansche gouvernement

gesalueerd met 21 schoten, waarvoor onmiddellijk met gelijk aantal schoten bedankt werd.

Een officier van piket werd naar den wal gezonden om kennis van de aankomst te geven aan den Nederlandschen consul (B. APPOLINARIO) en de verschillende autoriteiten.

De consul kwam een bezoek aan boord afleggen, doch ontving bij zijn vertrek geen saluut, daar in de haven geene saluten mochten worden afgegeven.

Den volgenden morgen legde ik in gezelschap van den consul bezoek af bij den militairen gouverneur (divisie-generaal CANDIDO HERNANDEZ DE VELASCO), den plaatsvervangenden civielen gouverneur, den burgemeester en den havenmeester, welke bezoeken den volgenden dag gereciproceerd werden.

De consul bood mij een rijtoer aan, doch moest wegens gezondheidsredenen bedanken voor mijne uitnoodiging tot een dejeuner. Van de te Las Palmas resideerende Engelschen werd reeds den eersten dag eene uitnoodiging ontvangen voor een dansavond in het keurige Catalina-hotel.

De Litteraire club en de Nautische club zonden introducties en eveneens uitnoodigingen voor dansavonden (bij gelegenheid van het carnaval). Van deze uitnoodigingen werd druk gebruik gemaakt.

Wegens het zeer korte verblijf en het kolenladen ontbrak ten eenenmale de gelegenheid de vriendelijke gastvrijheid aan boord te reciproceeren.

Las Palmas maakt den indruk van eene nette, bloeiende plaats, die eene goede toekomst tegemoet gaat door het steeds toenemende verkeer. Een tocht naar het schilderachtige binnenland is zeer loonend.

3°. Het schip.

Het schip hield zich bijliggende tijdens den storm bijzonder goed; het rees gemakkelijk, zonder op den bak water van beteekenis over te nemen; ook tijdens het lenzen rees het achterschip gemakkelijk en kwam er achteruit geen water over, slechts nu en dan in de midscheeps, als het schip bij 26° groote slingeringen door een golf dwars in beloopen werd.

4°. Oefeningen.

Eerst den 16den Januari, bezuiden Portugal, in kalm water aangekomen zijnde, konden de oefeningen aanvangen. Zij werden met kracht ter hand genomen.

In de haven van Malaga liggende, werd geoefend in gymnastische oefeningen en roeien, terwijl na verkregen vergunning eene militaire wandeling werd gemaakt, ongewapend.

De adelborsten hadden veel oefening in observeeren, kompassen compenseeren en verifieeren.

In zee werd wederom aan allerlei oefeningen, vooral schietoefeningen met geschut, krachtig de hand gehouden.

In het geheel werden verschoten:

geweerpatronen over dag 4245 stuks,
" 's nachts 1822 "
patronen scherpe tot oefen. kn. over dag 1081 stuks,
" " " " " 's nachts 392 "
" " van 7,5 cM. exc. over dag 189 "
" " " 7,5 " " 's nachts 54 "

De ondervinding leerde, dat het terrein bij de Canarische eilanden zoo mogelijk nog geschikter is voor het houden van schietoefeningen en het zeilen met sloepen dan de Middellandsche zee; bij de eilanden n.l. is men zekerder van mooi weer en constante windrichting, zoodat men met meer succes opper kan vinden en behouden, terwijl de vaart van stoomschepen en visschersvaartuigen er nihil is en het land voor 't grootste deel onbewoond.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was gedurende de geheele reis goed.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Op het traject Nieuwediep—Malaga werd, in de vaart zijnde, verbetering gebracht in de compenseering der kompassen aan dek, zonder gebruikmaking van den deflector.

Lenzende en daarbij zwaar slingerende bleek het stuurkompas zeer wild te zijn.

Meermalen werd de equipage vergund, divisie-gewijs, over dag van af den middag te passagieren.

Gedrag en houding der schepelingen aan wal was voorbeeldig. Den eersten dag te Malaga is door enkelen de kracht van den wijn een weinig onderschat geworden; dronkenschap kwam overigens niet voor en op slechts ééne uitzondering na kwamen allen op tijd aan boord terug van passagieren.

Nachtpermissie werd niet gegeven.

Door den torpedomaker-majoor werd eene magnetische balans aangemaakt, die zeer gevoelig en doelmatig bleek te zijn, en door middel waarvan te Malaga de kompassen opnieuw voor helling gecompenseerd werden, hetgeen zeer noodig bleek, vooral bij het stuurkompas.

Voor het uitbrengen en inzetten van de Noordzeeschijf kwam de

stalen laadboom op den bak in werking, die als zoodanig zeer goed voldoet en veel tijd en moeite spaart.

In verband met de opdracht naar Las Palmas te gaan om den van Hr. Ms. *Zeven Provinciën* achtergebleven en in het Engelsche hospitaal verpleegden korporaal-konstabel aan boord te nemen en naar Nederland over te voeren, begaf ik mij naar den patiënt en bevond dezen in zorgelijken toestand. De oudst-aanwezend officier van gezondheid verklaarde, dat er eenige doch geringe kans was den patiënt levend in Holland te brengen. Ik besloot daarom het verblijf te Las Palmas te bekorten, zoo spoedig mogelijk kolen te laden, hetgeen den 25sten eerst kon geschieden, en den volgenden dag te vertrekken.

b. Reis met den Schout-bij-Nacht F. C. E. L. Koster naar Spithead, ter bijwoning van de Engelsche vlootrevue.

1°. Nautisch gedeelte.

Zaterdag den 17den Juni, des namiddags te 4 uur 30 min., verliet Hr. Ms. *Jacob van Heemskerck* de haven van Nieuwediep.

Wij stoomden door het Schulpengat naar zee en passeerden te 5 uur 40 min. de uiterton, waarna gekoerst werd langs de lichtschepen Maas en Noord-Hinder naar het Engelsche Kanaal.

Op den D.W van den 18den Juni te 6 uur werd laatstgenoemd lichtschip gepasseerd en daarna de reis vervolgd langs de Goodwins, Dover en Dungeness, waaraan te 2 uur 30 min. op de A.M. verzocht werd ons te rapporteeren.

Het Engelsche Kanaal verder instoomende werd te 5 uur 15 min. het lichtschip van de Royal Sovereign voorbij gegaan en te 9 uur E.W. nabij het lichtschip Owers geankerd.

Den volgenden morgen werd te 7 uur weder onder stoom gegaan en naar Spithead gekoerst, alwaar te 10 uur 15 min. V.M. vertuid werd op de door eene boei voor Hr. Ms. *Heemskerck* bestemde plaats, aangewezen door een luitenant van de Engelsche Marine, die ter hoogte van het lichtschip Warner aan boord gekomen was.

Op de reis was het weder gunstig, doch er woei eene stijve bries uit het Z.W. Den dag van aankomst evenwel regende het.

Bij mijne komst ter reede waren, behalve het Engelsche eskader, reeds aanwezig het Chineesche oorlogsschip *Hai-Chi* en het Oostenrijksche pantserschip *Radetzky*, terwijl de *Olfer-Fischer* van de Deensche Marine tegelijkertijd met de *Heemskerck* de reede opstoomde.

Op de D.W. van den 28sten Juni, te 7 uur 30 min., werd Spithead verlaten en de terugreis naar Willemsoord aanvaard.

Koersten langs de lichtschepen Warner, Owers en Royal Sovereign;

hadden Dungeness te 2 uur 35 min. N.M. dwars, verzochten gerapporteerd te worden. Stuurden verder het Engelsche Kanaal uit en de Noordzee in, langs de Goodwins, Noord-Hinder, Schouwenbank en het lichtschip Maas.

Verkenden te 6 uur 45 min. D.W. van den 29sten Juni de uiterton van het Schulpengat en stoomden naar de reede van Texel, alwaar te 7 uur 30 min. V.M. geankerd werd.

Te 8 uur 30 min. V.M. verliet ik Hr. Ms. *Heemskerck*.

Tijdens het verblijf te Spithead was de weersgesteldheid vrij ongunstig. Steeds stond er zee op de reede en woei het meermalen zeer hard, met gevolg dat op den 22sten Juni het Turksche oorlogschip in drift geraakte.

Op de terugreis was de wind Z.Z.W. met bramzeilskoelte tot marszeilskoelte. Het was steeds heïig en den 29sten werd bij het aandoen van het Schulpengat het zicht belemmerd door gestadig aanhoudenden regen.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

a. Nihil.

b. Nihil.

c. Nihil.

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

Bij het ter reede komen werd het Engelsche gouvernement met 21 schoten gesalueerd, welk saluut door de saluut-batterij van Portsmouth nabij Clarence Esplanade met een gelijk aantal schoten werd beantwoord, waarna de vlag van den admiraal Sir A. W. MOORE, commander-in-chief, met 17 schoten werd gesalueerd, waarvoor door het admiraalschip *Lord Nelson* met het zelfde aantal schoten bedankt werd.

De luitenant der Engelsche Marine, die bij het lichtschip Warner aan boord kwam, om de ligplaats van het schip aan te wijzen, kwam mij tevens namens den admiraal MOORE complimenteeren, terwijl hij vergezeld was van den captain Royal Marine Artillery J. D. HAY SHAW, die mij tijdens mijn verblijf alhier was toegevoegd.

Bij het passeeren der Engelsche en vreemde oorlogsschepen werden over en weer de gewone honneurs gegeven.

Den Nederlandschen consul, den heer A. L. VAN DEN BERGH, liet ik door een officier van mijn aankomst kennis geven.

Een stoomvaartuig werd ter mijner beschikking gesteld, tot het onderhouden van de communicatie met den wal, terwijl driemaal daags eene torpedoboot de brieven bracht en afhaalde.

In den loop van den 19den Juni kwamen ter reede Spithead de oorlogsschepen van de overige vreemde natiën aan en ankerden op de hun aangewezen plaatsen.

Hunne namen zijn:

Buenos-Ayres	Argentinië.
Eidsvold	Noorwegen.
Delaware	Amerika.
San-Marco	Italië
Radetzky	Oostenrijk.
Rossiya	Rusland.
Kurama en *Tone*	Japan.
Danton	Frankrijk.
Charabuco	Chili.
Hai-Chi	China.
Olfert-Fischer	Denemarken.
Hamidieh	Turkije.
Reina-Regente	Spanje.
Fylgia	Zweden.
Georgios Averoff	Griekenland.

De Duitsche gepantserde kruiser *Von der Tann* arriveerde eerst in den vroegen morgen van den 20sten Juni.

Aan boord van zes dezer schepen waren vlag-officieren aanwezig, namelijk een vice-admiraal aan boord van het Chileensche, het Fransche en het Japansche oorlogsschip, en een schout-bij-nacht, behalve aan boord van de *Heemskerck*, aan boord van het Russische en het Chineesche oorlogsschip, terwijl het Noorsche, het Deensche en het Turksche oorlogsschip den standaard voerden van een commodore.

Op verzoek van den Engelschen admiraal te Portsmouth werden geene saluten tusschen de schepen gewisseld en eveneens de officieele bezoeken van vlootvoogden en commandanten aan boord der schepen achterwege gelaten.

Wel wisselden de commandant van de *Heemskerck* en ik bezoeken met den commandant van het Engelsche oorlogsschip *Agamemnon*, hetwelk voor het eventueel verrichten van diensten aan mij was toegewezen geworden en waarvan de commandant mij persoonlijk kennis kwam geven.

De ceremoniën, de gewisselde beleefdheden enz. volgen datumsgewijs hieronder.

20 Juni. Te 10 uur 30. m. 's morgens was er eene samenkomst van alle Engelsche vlagofficieren, 18 in getal, den commandant der Southern Coast Defences, den mayor van Portsmouth en alle vreemde vlagofficieren en commandanten ten huize van den admiraal Sir ARTHUR W. MOORE, commander-in-chief. Deze samenkomst verving het over en weer afleggen van officieele bezoeken aan boord.

Aan commandant, officieren en mij werd een lunch aangeboden aan boord van het Engelsche oorlogsschip *Agamemnon*. Des namiddags van

4—6 uur 30 m. werd een garden-party in het Admiralty-House gegeven, waarop alle vreemde en een gedeelte der Engelsche zeeofficieren uitgenoodigd waren ter onderlinge kennismaking.

21 Juni. Des namiddags vertrokken de kapitein ter zee GOEDHART en ik, benevens de luitenant ter zee der 1e klasse VAN HECKING COLENBRANDER en zes officieren van de *Heemskerck*, naar Londen ter bijwoning van de kroningsfestiviteiten. Terwijl voor ons drieën kamers besproken waren in het hotel Windsor aldaar, logeerden de zes officieren te Greenwich in 't Royal Naval College.

22 Juni. Op dezen dag had de kroning van H.H. M.M. den Koning en de Koningin van Engeland in de Westminster Abdij plaats.

Voor den kapitein ter zee GOEDHART en voor mij waren plaatsen in die Abdij gereserveerd, terwijl de overige officieren in de gelegenheid gesteld werden den kroningsoptocht van af eene tribune, bij het admiraliteitsgebouw opgesteld, in oogenschouw te nemen.

Alhoewel onze zitplaatsen in de Abdij ons niet veroorloofden de kroning zelve te aanschouwen, bood toch het langs ons in de kerk voorbij gaan van het Koninklijk echtpaar en van de vele vreemde vorstelijke personen, met de daaraan verbonden ceremoniën, een schitterend schouwspel aan. De plechtigheid, welke te ongeveer 11 uur voormiddag een aanvang nam, duurde ruim drie uren.

In den namiddag maakte ik, vergezeld van den kapitein ter zee GOEDHART en mijn adjudant, mijne opwachting bij Z.K.H. den Prins der Nederlanden, ten huize alwaar Z.K.H. intrek genomen had, en schreven wij onze namen in het bezoekersboek, terwijl wij ook nog een officieel bezoek brachten bij den Nederlandschen gezant, die evenwel verhinderd was te ontvangen.

Het schip nam aan de feestelijkheid deel door te pavoiseeren en op den namiddag een saluut van 21 schoten af te geven, waarbij geparadeerd werd, terwijl van het voornemen om des avonds te illumineeren, op het voorbeeld van de Engelsche vloot, geen gevolg gegeven kon worden, tengevolge van het hoogst ongunstige weder. Een 40 man van de equipage nam deel aan sportfeesten. Na afloop hiervan werd aan de gezamenlijke deelnemers, — 1500 in getal — een banket aangeboden, waarna eene voorstelling werd bijgewoond in het Kings Theatre.

23 Juni. Te 11 uur voormiddag aanvangende, werd door H.H.M.M. in optocht door een deel van Londen gereden en werden wij in de gelegenheid gesteld dien optocht te aanschouwen vanaf eene tribune in Constitution Hill. Des namiddags werd naar Portsmouth teruggekeerd.

Het schip nam aan de algemeene illuminatie deel, welke des avonds op verzoek van den admiraal ontstoken werd.

24 Juni. Op dezen dag had de revue door het Engelsche Koningspaar over de aanwezige Engelsche en vreemde oorlogsschepen te Spithead plaats,

waartoe van des namiddags 12 uur tot zonsondergang werd gepavoiseerd.

H.H. M.M. met de vreemde vorstelijke personen aan boord van het Koninklijk jacht *Victoria and Albert*, hetwelk voorafgegaan werd door 4 torpedobootjagers en het jacht *Irene* en gevolgd door de jachten *Alexandra* en *Enchantress*, verlieten te 2 uur Portsmouth en stoomden tusschen twee liniën van schepen en langs de vreemde oorlogsschepen door, waarna het Koninklijk jacht te ongeveer 4 uur ten anker kwam tusschen het Fransche en het Chileensche oorlogsschip.

Daartoe vooraf uitgenoodigd, begaf ik mij toen daarheen en genoot de eer aan H.H. M.M. voorgesteld te worden, waarbij Z.M. mij eene medaille ter herinnering aan de kroningsplechtigheid van den 22sten Juni j.l. overhandigde.

Nadat de voorstelling van alle vreemde officieren afgeloopen was, lichtte de *Victoria and Albert* het anker en keerde het jacht, vergezeld van de andere jachten met al de vreemde officieren, die voorgesteld waren geweest, aan boord, naar Portsmouth terug, vanwaar wij door eene tugboat naar onze respectievelijke schepen werden teruggebracht. H.H. M.M. bleven aan boord van het Koninklijk jacht tot den 26sten, terwijl de overige vorstelijke personen naar Londen terugkeerden.

Bij aankomst ter reede en bij het vertrek van de reede van het Koninklijk jacht werd geparadeerd en met 21 schoten gesalueerd, terwijl bij het passeeren van Hr. Ms. *Heemskerck* door de bemanning werd gejoeld.

Des avonds tot 11 uur werd door de geheele vloot geïllumineerd.

Ik had den geheelen dag vele gasten aan boord, zoowel dames als heeren, waaronder den Nederlandschen consul-generaal te Londen met familie, en des avonds een diner van ongeveer 40 personen.

25 Juni. Met het oog op den Zondag hadden geene festiviteiten plaats, alleen een autotocht voor de vreemde officieren, in de omstreken van Portsmouth, waaraan door vijf officieren van Hr. Ms. *Heemskerck* werd deelgenomen en voor welk doel 70 auto's door particulieren ter beschikking waren gesteld.

26. Juni. Bij het vertrek te 10 uur 15 m. V.M. van H.H. M.M. naar Londen, werd door al de schepen met 21 schoten gesalueerd met de Engelsche vlag aan den voortop.

Door commandant en officieren van Hr. Ms. *Heemskerck* en door mij werd als contra-beleefdheid aan commandant en officieren van het Engelsche oorlogsschip *Agamemnon* een lunch aangeboden.

Een lunch werd gegeven door den inspecteur-generaal en staf in het Haslar-hospitaal aan de vreemde officieren van gezondheid, waaraan werd deelgenomen door den officier van gezondheid van Hr. Ms. *Heemskerck*.

Door de lords-commissioners van de Admiralty werd dezen dag in den namiddag een afternoon-party gegeven op Whale-Island en des avonds een bal in de Royal Barracks te Portsmouth.

Aan beide feesten werd door den kapitein ter zee GOEDHART, door mij en mijn adjudant, benevens een achttal officieren, deelgenomen.

Op het bal werd ik voorgesteld aan den heer MAC-KENNA, First Civil Lord of the Admiralty, van welke gelegenheid ik nog gebruik maakte Z.E. mijn dank te betuigen, voor de schitterende ontvangst, door de Engelsche regeering bereid aan al de opvarenden van Hr. Mr. *Heemskerck*.

27 Juni. Met het oog op het vertrek in den vroegen morgen van den 28sten van Hr. Ms. *Heemskerck* naar Helder, begaf ik mij, vergezeld van den kapitein ter zee GOEDHART en mijn adjudant, naar den admiral-in-chief, tot het afleggen van een afscheidsbezoek, daarbij tevens mijn dank betuigende voor de genoten beleefdheden.

Door den mayor van Portsmouth werd aan de Engelsche en vreemde officieren een diner aangeboden in de Town-Hall, waaraan door den kapitein ter zee GOEDHART, mijn adjudant en mij werd deelgenomen.

De dronk door den mayor aan de vreemde officieren gewijd, werd beantwoord door den Chileenschen vice-admiraal, zijnde hij de oudste der vreemde vlagofficieren.

Aan de vreemde hoofdonderofficieren werd door de Engelsche onderofficieren in de Naval Barracks een bal aangeboden, hetwelk gevolgd werd door een souper.

Van Hr. Ms. *Heemskerck* namen 8 onderofficieren daaraan deel.

In den namiddag gaf ons muziekkorps, op uitnoodiging, eene uitvoering aan den wal, terwijl de garden-party in Victoria-park, door den mayor van Portsmouth aan de officieren der Engelsche en vreemde schepen aangeboden, door eenige officieren van Hr. Ms. *Heemskerck* bezocht werd.

Ten slotte zij hier medegedeeld, dat de mij toegevoegde Engelsche officier dagelijks aan mijne middag- en avondtafel was uitgenoodigd.

3°. Het schip.

Nihil.

4°. Oefeningen.

Nihil.

5°. De gezondsheidstoestand.

De gezondheidstoestand was zeer goed.

6°. Verschillende bijzonderheden.

De feesten verbonden aan de kroningsplechtigheid waren op groote schaal ingericht.

De vreemde zeeofficieren waren gedurende den geheelen duur van hun verblijf de gasten van de Engelsche regeering, die zich dan ook als eene royale gastvrouw heeft doen kennen.

Zoo was de reis naar Londen en terug, het logeeren aldaar, deels in het hotel Windsor, deels in het hotel Ermins, geheel voor hare rekening en steeds was een automobiel ter onzer beschikking, zoowel te Portsmouth als te Londen.

De internationale Marine-sportfeesten hadden plaats op Donderdagmiddag 22 Juni 1911, van 1 uur 30 min.—4 uur 30 min., op de U.S. recreation-ground te Portsmouth.

Van elk der vreemde schepen waren 50 schepelingen uitgenoodigd; Engeland zelf had geene vertegenwoordigers, daar de keus uit zooveel meer menschen kon gedaan worden.

Op verzoek had iedere natie een officier gestuurd om het uitvoerend comité, bestaande uit Engelsche officieren onder een commander, bij te staan.

Dinsdag 20 Juni werden op eene vergadering, waaraan alle bovengenoemde officieren deelnamen, de wedstrijden geregeld.

Zij bestonden uit hardloopen over 100, 400 en 1600 M., vierbeenigen wedstrijd, hoogspringen, touwtrekken, wedstrijd met hindernissen, estafette-wedloop 1600 M. (4 maal aflossen) en zakloopen met hindernissen.

Alle wedstrijden hadden plaats op het midden-terrein, afgezet door touwen, waarbuiten de verkleedtenten der verschillende naties aangegeven door de natievlaggen en de tenten voor ververschingen.

De publieke tribune's waren aan de Westzijde van het terrein; daar het weer zeer slecht was, waren deze maar matig bezet.

Dank zij de uitstekende regeling, hadden de wedstrijden een geregeld verloop. Amerikanen en Japanners behaalden verreweg de meeste prijzen.

Het mocht onzen deelnemers niet gelukken een prijs te bemachtigen, evenmin aan o.a. de Italianen, Oostenrijkers en Chineezen.

Het touwtrekken werd door de Zweden gewonnen, die, in de finale, het Amerikaansche team, dat zeker wel het zwaarste was, sloegen.

De ploegen bestonden uit twintig man. Onze ploeg werd, na de Spaansche met weinig moeite te hebben verslagen, overwonnen door de Zweedsche, na een langen strijd.

Matroos der 1e klasse A. DE WOLF, stamb.no. 33111, kwam in zijne afdeeling, 100 M. vlakke baan, no. 3 van de 8 aan, terwijl no. 1 en 2 in den eindwedstrijd werden geplaatst.

Matroos der 2e klasse H. VAN TYN, stamb.no. 32883, kwam in den wedstrijd 400 M. vlakke baan no. 4 aan van de 20 à 25 deelnemers, juist achter een Amerikaan en 2 Japanners, die de 1e, 2e en 3e prijs wonnen.

Een ernstig ongeluk had plaats bij den hinderniswedstrijd, waarbij een der Japansche deelnemers viel en direct tengevolge van den val overleed.

Het plan, de feesten te doen eindigen, ging niet door; het ongeluk werd zooveel mogelijk geheim gehouden.

De prijzen werden na afloop op het terrein uitgedeeld en bestonden uit zilveren cups.

Van den mayor van Portsmouth werden, ter verdeeling onder de officieren, ontvangen eenige geschenken, bestaande uit porseleinen bekers en medailles, beiden voorzien van de borstbeelden van het gekroonde vorstenpaar, benevens eenige beschrijvingen van Southsea en Portsmouth en eenige kroningsdoozen met sigaretten.

Voorts heeft de ondervinding te Portsmouth geleerd, dat de gewijzigde stoomsloepen aan de gestelde eischen voldoen.

Tijdens het verblijf van Hr. Ms. *Heemskerck* te Spithead was het nagenoeg dagelijks onstuimig weer, waardoor, bij het naar en van den wal stoomen der stoomsloep, steeds veel water overgenomen werd, zonder dat daarvan achter in de kajuit eenige hinder ondervonden was.

8°. Kortenaer.

Commandant: Kapitein ter zee W. Houwing.

a. Reis van Nieuwediep naar Dublin en terug.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 23sten Mei 1911, na daartoe bekomen order van den directeur en commandant der Marine te Willemsoord, werd te 9 uur 30 min. V.M. de haven van Nieuwediep verlaten. Na ter reede een nog niet aan de eischen voldaan hebbend contrôle-schot met een der torpedo's herhaald te hebben, werd te ongeveer 11 uur het Schulpengat uitgestoomd.

Den 23sten en 24sten Mei werd in het gedeelte der Noordzee, tusschen IJmuiden en Nieuwediep verbleven, voor het houden van nachtelijke en gewone schietoefeningen en den 24sten Mei te ongeveer 6 uur n.m. van IJmuiden koers gezet naar het Kanaal, via de lichtschepen Maas en Noord-Hinder. Verkenden ons den 25sten Mei ongeveer 11 uur v.m. aan de mistseinen van het lichtschip East-Goodwin, dat kort daarop in 't zicht kwam.

Passeerden 3 uur 30 m. A.M. Dungeness en verzochten per sein aan de semaphore aldaar ons te melden. Stoomen van daar door het Kanaal langs het lichtschip Royal-Sovereign, het lichtschip Owers, St. Catherine-point, de Needless Backs, Anvill-point, lichtschip Shambles, Start-point, Eddystone en Lizard. Ronden op den voormiddag van den 27sten Lizard en Landsend, zetten daarna van Longships koers op de Smalls, van daar naar de Tuskar Rocks en verder langs het lichtschip Lucifer naar Blackwater.

Na het lichtschip Blackwater gepasseerd te zijn, werd op peil en zicht van de tonnen en het land, binnen de banken Arcklow, Indiabank, Southridge, Cadling- en Kischbank langs de kust naar Dublin

gestuurd en te ongeveer 1 uur N.M. van den 29sten Mei de baai van Dublin ingeloopen langs den Muglins-vuurtoren.

Namen ter reede den loods aan boord, door wien het schip in het Alexandra-bassin werd geloodst.

Gedurende de reis werd op de E.W. van Donderdag 25 Mei een paar uur geankerd in het Kanaal, ter hoogte van Seaford Road, doch deze ankerplaats wegens dalenden barometer nog dienzelfden avond verlaten, terwijl van Zondag 28 Mei namiddag 12 uur tot Maandag 29 Mei des voormiddags 6 uur geankerd werd op de kust van Ierland, ter hoogte van Courtown. Voorts werden nog schietoefeningen gehouden op den voormiddag van den 26sten Mei, ter hoogte van Anvill-point, en, op den E.W. van dien dag, ter hoogte van Start-point.

Op den 6den Juni des namiddags 3 uur werd met rijzend water op loodsmansaanwijzing uit het Alexandra-bassin gestoomd. In de baai van Dublin werd de loods afgegeven en van daar koers gezet naar Kish-lichtschip. Na dit lichtschip gepasseerd te zijn, werd recht op het licht van Chicken Rock aangehouden en van dit licht op Mull of Cantyre aangestuurd, waarbij de lichtcirkels van Shulmartin en Mew werden gepasseerd. Op den voormiddag van den 7den Juni werd in het gedeelte der Iersche zee tusschen Belfast Lough en het schiereiland Cantyre schijf geschoten. Op den achtermiddag werd koers gezet midden door het North-Channel naar de Z.O.-punt van Islay eiland en verder het Loch Indail ingestoomd, in welks nauwe gedeelte te ongeveer 7 uur P.V. werd geankerd, ten einde den 8sten Juni bij dag de Islay-Sound door te kunnen stoomen.

Op de D.W. van 8 Juni te 4 uur werd het anker gelicht. Vonden toen de Oostelijke helft van Lock-Indail in een dikken mist gehuld en daarbuiten gekomen naar het Westen een goed zicht, doch in het Oosten alles in den mist gehuld. Zagen daarom af van het plan de Islay-Sound door te stoomen en stuurden langs Dubh Artush en Skerryvore naar Barra-head. Begonnen nu zoo spoedig mogelijk (10 uur V.M.) met de vollekrachtproef, waarmede volgens het oorspronkelijk plan na het doorstoomen der Islay-Sound een aanvang zou worden gemaakt.

Liepen na Barra-head gerond te hebben binnen de St. Kilda- en Flannan-eilanden door langs de Hebriden of Wester-eilanden, rondden Butt of Lewis en zetten van daar koers op Kaap Wrath. Passeerden deze kaap den 9den Juni op de D.W. te ongeveer 6 uur en Dunnet-head te ongeveer 12 uur. Verzochten aan het seinstation te Dunnet-head ons te melden. Liepen vervolgens door de Zuidelijke passage van de Peintland Firth bezuiden het eiland Stroma de Noordzee in.

Waren voornemens op den A.M. schijf te schieten, doch moesten

it plan opgeven wegens eene doorstaande hooge Noordelijke deining, gepaard met eenige zee en het groot aantal zich aldaar bevindende Engelsche visschers. Liepen met Oostelijke koersen tot 30 Engelsche mijlen uit den wal, stuurden daarna om de Zuid op het licht van Kunnairo-head aan, wat op de E.W. te pl.m. 10 uur in 't zicht kwam. Stuurden vervolgens langs de Schotsche kust. Hielden op den voor- en achtermiddag van 10 Juni schietoefeningen ter hoogte van de Firth of Forth, liepen tegen den avond het vuur van Abbs-head in 't zicht en zetten van hier koers naar de Patch van de Doggersbank.

Ontvingen aldaar per draadloos telegram de order Maandag 12 Juni bij de uiterton van het Schulpengat te ankeren, ten einde de noodige afspraken te kunnen maken voor in den nacht van 12 op 13 Juni door den torpedodienst te houden lanceeroefeningen op Hr. Ms. *Kortenaer*. Zetten daarop koers naar het vuurschip Haaks, dat te ongeveer 7 uur 30 m. D.W. van 12 Juni in 't zicht geloopen werd. Hielden te 11 uur bij dit vuurschip op en neer voor seinoefeningen en eene oefening in de vuurleiding en stoomden daarna naar de uiterton van het Schulpengat, waarbij te 1 uur werd geankerd. Kwamen den 13den Juni des voormiddags 8 uur ter reede Texel.

De geheele reis werd begunstigd door fraai weder. Bij den ingang van het Kanaal en in de Iersche zee werd eenige mist aangetroffen. Door de heïgheid der lucht was het zicht gedurende het eerste gedeelte der reis over het algemeen maar matig.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

a. Aan het hieromtrent gerapporteerde in de Jaarboeken Koninklijke Marine 1904—1905 en 1905—1906 zou ik enkel willen toevoegen, dat hoewel de ligplaats in Alexandra-bassin als zoodanig uitstekend voldeed, zij ongeveer 20 minuten gaans van het naastbijzijnde fatsoenlijke gedeelte van de stad is gelegen, terwijl er geen trams naar dit stadsgedeelte loopen en van boord gaande hoogst zelden een rijtuig is te krijgen.

Mijns inziens verdient het dan ook overweging bij een volgend bezoek Kingstown-Harbour binnen te loopen, waarin dicht bij de kade op boeien kan worden gemeerd. Kingstown zelf is een zeer net stadje; met den trein is men in 20 minuten in Dublin, terwijl elk oogenblik electrische trams tusschen hier en Dublin loopen, waarmede men in een goed half uur in het midden van de stad is.

Overigens meen ik mij geheel aan het vroeger daaromtrent gerapporteerde te mogen refereeren.

b. Geene bijzonderheden te vermelden na het daaromtrent reeds gerapporteerde.

c. Aangekocht werden:

100 ton steenkolen à 2 shilling per ton van 1015 K.G. (gestort in de ruimen, stuwing door de equipage).

11000 gallons drinkwater à 2 shilling per 1000 gallons.

10375 „ voedingwater à 2 „ „ 1000 „

d. Bij aankomst ter reede vroeg ik aan den loods waar het gebruikelijke saluut aan het Engelsche gouvernement kon worden afgegeven, waarop deze het schip voor de pieren van Kingstown-Harbour bracht. Het saluut werd aldaar afgegeven en toen dit niet onmiddellijk beantwoord werd, in de veronderstelling, dat dit, overeenkomstig het gerapporteerde op blz. 79 van het Jaarboekje 1905—1906, nog verscheidene uren op zich zou doen wachten, naar binnen gestoomd, daar het water reeds vallende was. Bij aankomst in Alexandra-bassin kwam onmiddellijk een onderofficier der kustwacht aan boord, die mij namens den chef der kustwacht te Kingstown-Harbour mededeelde, dat het saluut was opgemerkt en gerapporteerd aan de artillerie-autoriteiten te Dublin.

Den volgenden morgen kwam de chef der kustwacht te Kingstown, een kapitein-luitenant ter zee, aan boord, om mij namens de artillerie-autoriteiten mede te deelen, dat het saluut tot hun leedwezen niet kon worden beantwoord, aangezien geene saluutbatterij aanwezig was. Bij mijn daarop volgend bezoek aan den mayor-general HATFIELD, die tijdelijk het commando over de troepen in Ierland waarnam, — generaal Sir NEVILLE LYTTELTON was tijdelijk te Londen, — drukte Zijnhoogedelgestrenge zijn spijt uit, het saluut niet te kunnen beantwoorden; eene eigenlijke saluutbatterij was er niet meer te Dublin. Voor het beantwoorden van een saluut werd soms eene batterij naar de pier van Kingstown-Harbour gezonden, doch die batterij was thans niet beschikbaar.

Het voorkomende in bijlage V van Hoofdstuk I, Deel II V. K. M. en in lijst N°. 26, Verzameling van Internationale Bepalingen enz., is dus niet conform de werkelijkheid. Pigeon-House fort is geen fort meer, doch een kustwachtpost; eene eigenlijke saluutbatterij is er in Dublin niet.

Zoodra Hr. Ms. *Kortenaer* in het Alexandra-bassin gemeerd lag en verder gedurende ons geheele verblijf in dit dok werd aan den vlaggenstok van het havenkantoor de Hollandsche naast de Engelsche vlag geheschen.

Bij aankomst te Dublin werd hiervan kennis gegeven aan den consul en, in overleg met Zijnhoogedelgestrenge, aan Zijne Excellentie den EARL OF ABERDEEN, lord-lieutenant van Ierland, aan generaal Sir NEVILLE LYTTELTON, commandant der troepen in Ierland, en aan den lord-mayor.

De consul kwam dadelijk aan boord, terwijl ik nog denzelfden middag een bezoek ontving van den adjudant van den lord-lieutenant om mij namens Zijne Excellentie te begroeten. Den volgenden dag werd ik door een officier namens den commandant der troepen in Ierland welkom geheeten.

Bezoeken werden door mij afgelegd bij den lord-lieutenant van Ierland, generaal HATFIELD, en den consul, terwijl door mij een kaartje werd afgegeven ten huize van generaal Sir NEVILLE LYTTELTON en den lord-mayor, welke autoriteiten niet ter plaatse aanwezig waren.

Door den havenmeester van Dublin werd mij het eerst bezoek gebracht en daarna dit door mij beantwoord.

Door den lord-lieutenant werd ik, met een viertal officieren, uitgenoodigd op de Ui Breasail-tentoonstelling, bij welke gelegenheid ik gedurende de eerste helft van het diner naast Zijne Excellentie aanzat, gedurende de tweede helft naast lady ABERDEEN, terwijl ook de 1e officier aan de hoofdtafel was geplaatst.

Door lady GARRICK werd mij, bij deze gelegenheid, vrije toegang voor de equipage tot de tentoonstelling en het daarop te houden militaire tournement aangeboden, waarvan door vrijwel de geheele bemanning met zeer veel genoegen werd gebruik gemaakt.

Voorts werden nog uitnoodigingen ontvangen door mij voor een lunch van mayor-general HATFIELD, door mij en een officier voor een auto-tocht door de County Wecklow en de omstreken van Dublin van den consul. Aan laatstgenoemden werd door mij op den dag van het vertrek een lunch aangeboden.

Voor de equipage werden nog de Sailors Rest en de Mission for Seamen open gesteld, wat met den hierboven vermelden vrijen toegang tot de tentoonstelling er niet weinig toe heeft bijgedragen, dat dit verblijf voor hen zeer aangenaam is geweest.

3°. Het Schip.

Gaf tot geene bijzondere opmerkingen aanleiding.

4°. Oefeningen.

Voor het vertrek van de reede werd met goed gevolg het contrôleschot met een der torpedo's herhaald, dat nog niet voldaan had.

Heen- en terugreis werden hoofdzakelijk benut tot het houden van schietoefeningen en vuurleidingoefeningen, ter voorbereiding van de na terugkomst te houden gevechtsschietoefening.

Den 9den Juni werd de vollekrachtsproef gehouden. Voor zoover de omstandigheden zulks toelieten, werden de overige oefeningen geregeld gehouden. In Dublin werd een paar keeren met sloepen op de Liffeysrivier geroeid en gezeild.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand van de bemanning was in alle opzichten zeer gunstig.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Gedurende het verblijf te Dublin werd geregeld op den A.M. aan een kwartier vergunning gegeven om te passagieren, zoowel voor het bezoeken van de tentoonstelling, als anderszins. Een officier werd belast met de leiding van het tentoonstellingsbezoek, voor het regelen van het vervoer met de trams en, om zoo noodig, op te treden, wanneer aan een tolk behoefte mocht ontstaan.

Deze taak werd hem zeer gemakkelijk gemaakt, zoowel door de equipage, als door de vriendelijke wijze, waarop deze door het bestuur der tentoonstelling werd ontvangen, trouwens het gedrag der equipage gaf gedurende het geheele verblijf reden tot groote tevredenheid. Alleen op den laatsten avond kwamen een twintigtal jeugdige schepelingen 's avonds een paar uur te laat van passagieren terug, terwijl een viertal schepelingen, een paar uur voor het vertrek, het schip op ongeoorloofde wijze verlieten en achterbleven. Aan den consul werd van dit laatste kennis gegeven, met verzoek hen, indien zij zich aanmelden, op te zenden naar Holland.

Het schip had gedurende het verblijf veel bezoek. Op den 1sten Pinksterdag bedroeg dit eenige duizenden. Vele aanvragen werden ontvangen voor het bezichtigen van het schip door leerlingen van scholen, boy-scouts, enz.

b. Oefeningstocht in de Noordzee.

Commandant: Kapitein ter zee J. A. M. Bron.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 3den Augustus 1911 werd op de D.W. te 7 uur 30 m. ontmeerd, de haven van Nieuwediep verlaten en door het Schulpengat naar zee gestoomd.

In verband met de hieronder sub 4 vermelde oefeningen werd den verderen dag bezuiden het Schulpengat op en neer gehouden en in den avond van 5 tot 9 uur even bezuiden de verkenningston van dit vaarwater geankerd.

Na afloop der oefeningen werd op de E.W. de tocht op de Noordzee ondernomen en via de lichtschepen Haaks en Terschellingerbank om de Noord gestoomd.

Met onderbreking voor schietoefeningen met geschut, werd op 4 en 5 Augustus de reis om de Noord voortgezet en op de E.W. van laatst-

genoemden datum de Noorsche kust ter hoogte van Lister in het zicht geloopen.

Gedurende den nacht van 5 op 6 Augustus werd op peiling van de kustlichten langs de kust gehouden, waarna op de D.W. van Zondag 6 Augustus de Listerfjord werd ingestoomd en, door de Feddefjord stoomende, eene ankerplaats werd opgezocht nabij het dorpje Fedde in die fjord, om daar den Zondag door te brengen.

Den volgenden morgen, 7 Augustus, werd de ankerplaats weder verlaten en door de Feddefjord, Strandfjord en Hitterösund naar zee gestoomd.

Al manoeuvreerende voor schietoefeningen met geschut, werd op dien dag en de beide volgende dagen naar de Christiania-fjord gestoomd, waarbij, 's nachts op lichtenzicht, de Zuidkust van Noorwegen werd gerond. Te 8 uur E.W. van Woensdag 9 Augustus werd de lichttoren van Faerder gepasseerd en op peiling van lichten de Christianiafjord ingestoomd tot benoorden het eiland Bostö, alwaar te 11 uur van diezelfde wacht onder den wal werd geankerd.

Te 6 uur D.W. van 10 Augustus werd de reis naar Christiania vervolgd en, na op de hoogte van Dröbak het fort Oscarbörg op het eiland Kaholm met 21 schoten te hebben gesalueerd en daar een loods aan boord genomen te hebben, werd op den V.M. te 10 uur op de reede van Christiania geankerd, waarbij het Noorsche gouvernement met 21 schoten werd gesalueerd.

Na een verblijf ter reede van Christiania van eene week, werd den 17den Augustus, des namiddags te 5 uur 30 m., het anker gelicht en op loodsmansaanwijzing de reede met 95 omwentelingen der machines verlaten. De loods werd te 7 uur 30 m. bij Dröbak afgezet, waarna de fjord verder werd afgestoomd en de lichttoren van Little Faerder op de H.W. van Vrijdag 18 Augustus te 12 uur 30 m. werd gepasseerd. Na het invallen van het duister werd, ter besparing van kolen, de vaart bepaald op 8 mijl, met 75 omwentelingen der machines.

In den voor- en achtermiddag van dien dag werd gemanoeuvreerd voor schietoefeningen met geschut, terwijl daarna de Noorweegsche kust werd opgezocht en op een afstand van 3 tot 5 Engelsche mijlen om de Zuid werd gevolgd en gerond, waarbij op de E.W. te 11 uur Kaap Lindesness werd gepasseerd.

Met de bedoeling om in den V.M. van Zaterdag, den 19den, de schietoefeningen voort te zetten, werd langs de Westkust doorgestoomd. Met den dag kwam echter Noordelijke wind door, die spoedig in kracht toenam en zooveel zee deed ontstaan, dat van de schietoefeningen moest worden afgezien en ter hoogte van Ekerö te 9 uur V.M. werd gekeerd. In den namiddag werd daarop te 3 uur de Rosfjord ingeloopen en eene ankerplaats opgezocht bij Agnefest. Aldaar werd ver-

bleven tot Maandag 21 Augustus te 6 uur 30 m. D.W., toen het anker gelicht en naar zee gestoomd werd.

Buiten gekomen werd een aanvang gemaakt met eene stoomproef en daarbij overgestoken naar de Deensche kust, welke te 4 u. 30 m. P.V. ter hoogte van Vorupör werd bereikt. Volgden daarna de kust om de Zuid, op peilingen van bakens en later van lichten, den afstand tot de kust houdende tusschen 3-5 Engelsche mijlen.

Op de E.W. te 10 u. het licht van Lyngvig gepasseerd zijnde, werd koers bepaald op het lichtschip Hornrif en daarna op lichtschip Borkum-flatt.

Toen op den V.M. van Dinsdag 22 Augustus te 10 u. de stoomproef was afgeloopen en de vaart op 8 mijl was bepaald, werd afgehouden naar de Wester Eems, welke binnengeloopen werd. Te 3 u. A.M. werd daarop in de oude Wester Eems bewesten de scheidingston Möwensteert N. geankerd tot het houden van schietoefeningen op de gierschijf. Na te 5 u. 15 m. het anker gelicht te hebben, werd door het Huibertgat naar zee teruggekeerd, waarbij te 7 u. 20 m. P.V. de verkenningston van dat vaarwater gepasseerd werd.

Op zicht van lichten werd de Nederlandsche kust gevolgd en via de lichtschepen Haaks en Terschellingerbank tot bezuiden het Schulpengat gestoomd, alwaar te 8 u. V.M. van 23 Augustus werd aangekomen.

Dien dag werd voor schietoefeningen op V.M. en E.W. op en neer gehouden bewesten Kamperduin en daarna door het Schulpengat naar de reede van Texel gestoomd. Nadat te 1 u. H.W. van 24 Augustus de verkenningston gepasseerd was, viel ongeveer te 2 u. het anker op de aangewezen plaats ter reede.

Te 7 u. D.W. werd op de haven van Nieuwediep gestoomd en aldaar gemeerd.

Met uitzondering van eenigen regenval in den nacht van 5-6 en V.M. van 7 Augustus en enkele uren mist op de D.W. van 9 Augustus, was het weder gedurende den geheelen oefeningstocht bijzonder fraai.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

a. De kleine baai voor het dorpje Fedde biedt hoogstens voor 2 schepen ankerplaats in 25 vaam water en is niet onder alle omstandigheden als eene veilige ligplaats aan te merken.

De omtrent deze ankerplaats in Norway Pilot, Part II, voorkomende sobere zeilaanwijzingen zijn voldoende.

De Rosfjord is bij eenig zicht zonder bezwaar binnen te loopen. Uit de zeilaanwijzingen (Norway Pilot II) wordt de indruk verkregen, dat de ankerplaats bij Kvalsvig voor grootere schepen de eenige bruikbare is; die bij Agnefest wordt daar genoemd bij de ankerplaatsen

voor kleine schepen. Dit komt echter minder juist voor. Voor Agnefest is eene uitstekende ligplaats in pl.m. 16 vaam water, welke ruimte biedt voor een paar groote schepen en vanwaar de diepte naar den wal toe geleidelijk afneemt.

De reede van Christiania is voor Nederlandsche oorlogsschepen eene zoo bekende, dat hieromtrent geen nieuws valt te vermelden. De navigatie tusschen Dröbak en Christiania behoeft, bij eenig zicht, zonder loods geen bezwaar op te leveren; toch wordt bedoeld gedeelte van de fjord door mij loodsmansvaarwater geacht en dit voornamelijk met het oog op de drukke vaart, in verband met de hier en daar geringe breedte van het vaarwater.

b. Fedde biedt in het geheel geene hulpmiddelen, van welken aard ook.

Agnefest biedt geenerlei hulpmiddelen voor schepen; het is een dorp van verspreid liggende huizen, waarvan een 15-tal aan de baai liggen. Door goede wegen is er volop gelegenheid tot wandelen.

c. Te Christiania aangekochte ververschingen waren van goede kwaliteit.

Overigens werd aangekocht;

60	ton	drinkwater	à 2	kronen	per ton.
49	„	voedingwater	„ 1.5	„	„ „
100	„	steenkolen	„ 26	shilling	„ „

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde bezoeken.

De officier, die te Fedde aan wal werd gezonden, om aan de bevoegde autoriteit kennis te geven van het doel, waarmede de ankerplaats werd bezocht, kwam onverrichterzake terug, doordat het plaatsje, dat onder Fleckefjord ressorteert, geene autoriteiten onder zijne inwoners telt.

Bij aankomst te Christiania werd het schip gecomplimenteerd door het ter reede liggende Deensche instructieschip *Ingolf*, waarvoor bedankt werd.

Na afgelegd bezoek bij den consul-generaal werden door mij, in overleg met- en vergezeld door Zijnhoogedelgestrenge, de gebruikelijke bezoeken afgelegd aan civiele- en militaire autoriteiten. Al deze bezoeken werden beantwoord.

Op den 11den Augustus werd door Z.M. den Koning van Noorwegen een bezoek gebracht aan het ter reede vertoevende Deensche instructieschip *Ingolf*, welk bezoek hoofdzakelijk den commandant gold, adjudant van Z.M. den Koning van Denemarken en voormalig instructeur van Koning Haakon.

Bij het ter reede komen en bij vertrek van Z.M. werden de voorgeschreven honneurs bewezen.

Den volgenden dag gebruikte Z.M. incognito de lunch bij den commandant van meergenoemd instructieschip.

De consul-generaal en mevrouw Pettersen inviteerden mij met

officieren voor een zeiltocht en pic-nic op een jachtterrein van Zijnhoogedelgestrenge, welke beleefdheid beantwoord werd door een diner aan boord.

3°. Het schip.

Het schip gaf gedurende deze reis geene aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

4°. Oefeningen.

Op den 3den Augustus werden op den V.M. oefeningen gehouden met de torpedobootsn *G* 9 en *Tangka*, waarbij deze booten beurtelings een of meer torpedo's lanceerden op het schip in de vaart. Gedurende de E.W. van denzelfden dag werden deze oefeningen herhaald.

Op 3, 4, 7, 8 en 9 Augustus werden verschillende schietoefeningen op gierschijf en op Noordzeeschijf, bij dag en bij nacht, gehouden, terwijl op den A.M. van 8 Augustus de manoeuvre „man over boord" voor oefening werd uitgevoerd.

Overigens hadden voor de in opleiding zijnde jeugdige schepelingen geregeld verschillende oefeningen plaats en werden, zooveel de omstandigheden zulks veroorloofden, dagelijks schietoefeningen gehouden.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was zeer gunstig te noemen.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Het gedrag van de vaste bemanning was, met uitzondering van een paar jeugdige matrozen der 3e klasse, zoowel aan boord als aan den wal onberispelijk. De lichtmatrozen van de opleiding maakten zich te Christiania nog al schuldig aan te laat komen. Twee hunner en een marinier mankeerden bij vertrek.

9°. Evertsen.

Commandant: Kapitein ter zee H. A. Schoonhoven.

a. Oefeningstocht in den Noord-Atlantischen Oceaan.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 26sten Mei 1911, 12 uur 's middags, werd de haven van Nieuwediep verlaten en door het Schulpengat naar zee gestoomd, langs de tonnen van de Haaksgronden en van de Noorderhaaks koers gezet naar den vuurtoren van Lister. Mijn voornemen was om van dit traject gebruik te maken tot het doen der driemaandelijksche stoomproef, voorge-

schreven in artikel 42 Instructie C. O. Wegens de slechte kwaliteit der laatstelijk geladen kolen, waardoor het verbruik groot en het stoomhouden moeilijk werd, moest ik na een uur stoomen van dit voornemen afzien en werd de reis vervolgd met een zoodanig aantal slagen als overeenkomt met het zuinigst kolenverbruik.

Ten einde op een bekwamen tijd ter reede van Flekkefjord te komen, werd Zaterdagmiddag nog verminderd. In den nacht van 27 op 28 Mei werd het land bij Lister verkend, op de Listerfjord aangestuurd en deze te 6 uur ingeloopen. Bij Varnaes werd de loods aan boord genomen en op diens aanwijzing te 8 uur ter reede Flekkefjord geankerd.

Het weder was gedurende den overtocht bijzonder mooi.

Vrijdag 2 Juni, V.M. 11 uur 30 m., verliet Hr. Ms. *Evertsen* de reede van Flekkefjord. Buiten de Listerfjord gekomen, stuurde ik zoodra mogelijk buiten de territoriale wateren en hield op den A.M. en P.V. schietoefeningen met oef. kanon snelv. Des nachts werd om de O.Z.O. gekoerst en Zaterdag des V.M. schietoefeningen gehouden met het kanon van 7,5 cM.

Met het oog op de beide Pinksterdagen, die toch geene andere oefeningen toelieten dan navigeeren, en in verband met een zuinig kolenverbruik, bracht ik die dagen ten anker door op de kust van Jutland, benoorden Hirshals, eenige mijlen buiten de Deensche territoriale wateren. Maandag 5 Juni, 's nachts 2 uur, ging ik weder onder stoom in den koers naar den ingang van de Christianiafjord. Mijne bedoeling was Dinsdag 6 Juni nog te besteden aan schietoefeningen en des nachts de Christianiafjord binnen te loopen. De wind, die onderwijl aangewakkerd was tot eene stijve B.Z.K., liet echter niet toe aan dat voornemen gevolg te geven, zoodat ik besloot door te stoomen naar Christiania. Des voormiddags te 11 uur werd het eiland Lille Faerder verkend, de fjord ingevaren en te ongeveer 6 uur bij Dröbak de loods aan boord genomen. Onderwijl passeerde ik bij Horten het Noorsche pantserschip *Eidsvold*, waarvan de commandeerende officier mij draadloos een „Welkom in Noorwegen" zond.

Volgens de gewoonte werd bij Oscarsberg het Noorsche gouvernement met 21 schoten gesalueerd, welk saluut onmiddellijk werd beantwoord.

Te 7 uur 20 m. werd de reede van Christiania bereikt, alwaar op aanwijzing van den loods in Piperviken vertuid werd en dadelijk bij het ten anker komen het Noorsche gouvernement wederom werd gesalueerd, welk saluut dadelijk van het fort Akershus werd beantwoord.

Maandag 12 Juni, 's middags 12 uur, vertrok Hr. Ms. *Evertsen* op loodsmansaanwijzing van de reede van Christiania. Bij Dröbak werd de loods afgezet en daarna de fjord uitgestoomd.

Te 6 uur op den P.V. was het schip bij Lille Faerland en werd koers gezet naar Hansholm en van daar naar Terschellingerbank.

Van den overtocht werd gebruik gemaakt tot het doen van de driemaandelijksche stoomproef, bedoeld in artikel 42 Instructie C. O.; deze proef was 13 Juni, 6 uur P.V., afgeloopen, waarop de reis vervolgd werd met zooveel vaart als noodig was om Woensdag-morgen tegen 8 uur bij Terschellingerbank te zijn.

Mijn voornemen was om dien dag zoo mogelijk te besteden voor schietoefeningen met geschut. Hieraan kon geen gevolg gegeven worden wegens de order om naar de reede van Texel op te komen om een schepeling, wiens vader ernstig ongesteld was, te debarkeeren.

Te 1 uur N.M. van 14 Juni werd de reede van Texel bereikt.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

a. De vaart door de Listerfjord, Stolsfjord en Flekkefjord levert geen bezwaar op; de ingang van de eigenlijke reede van Flekkefjord is nauw; buiten het aan S.B.zijde geplaatste lichtbaken steekt de lijn van 17 voet met eene scherpe bocht nog even uit; bij het passeeren bracht de loods het schip blijkbaar iets te veel aan de Oostzijde, zoodat ik bemerkte, dat het schip even den grond raakte; daar er ongeveer geen vaart in was en het ter plaatse zandgrond met klei is, had dit raken geene nadeelige gevolgen. De reede is zeer veilig; kleine schepen kunnen aan eene kade liggen; grootste diepte is aldaar 16 voet.

Flekkefjord is een schoon gelegen stadje met prachtige omgeving. Het wordt in den zomertijd veel door toeristen bezocht; er is eene spoorverbinding met Stavanger en dagelijksche stoomscheepsgelegenheid naar Christiania en Bergen. Er zijn eenige fabrieken en zaagmolens, allen door waterkracht gedreven, al dan niet omgezet in electrische beweegkracht. Ook de Nederlandsche vice-consul bezit eene fabriek van vaatwerk, waaraan verbonden is een houtmolen voor quebracho-hout. Gewoonlijk komt er vier malen 's jaars eene lading duigen uit Nederland ten behoeve van die fabriek, zijnde dit tevens het eenige directe scheepvaartverkeer met Nederland. Overigens wordt er uit Nederland niet veel meer ingevoerd dan koffie. De vice-consul deelde mij mede, dat hij vermeende, dat Flekkefjord en omgeving, evenals ook andere streken van Noorwegen, wel een afzetgebied voor meerdere Nederlandsche artikelen zoude kunnen zijn. Het is echter naar Zijnedelgestrenge's oordeel noodig, dat Nederlandsche handelsreizigers meer dan nu Noorwegen bezoeken om hunne waren bekend te maken. De Duitschers schijnen dit in veel meerdere mate en met succes te doen.

Omtrent de baai van Christiania valt, na al het daaromtrent vroeger medegedeelde, niets te vermelden.

Omtrent den handel met Nederland vernam ik van den consul-generaal dezelfde opmerkingen als te Flekkefjord door den vice-consul aldaar waren gemaakt.

In het Museum voor Kunstindustrie was in eene zaal eene tentoonstelling van voorwerpen van kunstnijverheid uit Nederland en Oost-Indië. De Indische collectie trok veler aandacht. De Nederlandsche collectie, in hoofdzaak uit fayence-artikelen bestaande, bevatte veel schoons, doch was zéér klein. De directeur van het museum, de heer GROSCH, die de goedheid had mij bij mijn bezoek aldaar rond te leiden, maakte dan ook de opmerking, dat hier lang niet alles, wat Nederland produceert op dit gebied, vertegenwoordigd was.

b. Te Flekkefjord is steeds eene kleine hoeveelheid kolen voorradig en verkrijgbaar; ook water. Daar de transportmiddelen voor beide artikelen primitief zijn, verdient het laden daarvan geene aanbeveling, ten zij men aan de kade kan liggen.

De gelegenheid tot oefeningen met sloepen en werken met ankers, tot het houden van wandeltochten en tot zwemmen is zeer gunstig.

Het aanvullen van den kolenvoorraad met 100 ton te Christiania leverde geen bezwaar op, al gaat het laden niet vlug.

c. Te Flekkefjord werden de gewone ververschingsartikelen aangekocht; groenten waren nog niet verkrijgbaar in dezen tijd van het jaar.

Te Christiania werden aangekocht:

100 ton Cardiff-kolen à p.st. 1-6-0 per ton; 91 ton ketelvoedingwater à kr. 2 per ton; 1 patentloglijn en de gewone ververschingen, die van goede kwaliteit waren.

d. Met het oog op mijn aankomst op Zondag te Flekkefjord, liet ik den vice-consul verzoeken de officieele bezoeken tot den volgenden dag uit te stellen. Des Maandags morgens bracht de heer AXELSEN mij een officieel bezoek en ontving bij zijn vertrek van boord het voorgeschreven saluut. Nadat ik het bezoek had beantwoord, vergezelde Zijnedelgestrenge mij op mijn bezoek bij den burgemeester, dien hij ook op diens verzoek bij Zijnedelachtbare's contra-visite aan boord vergezelde.

Zooals altijd was de Nederlandsche vice-consul AXELSEN de voorkomendheid zelve. Hij en zijne familie putten zich uit in beleefdheden voor commandant en officieren. Steeds was zijn huis voor hen open. Een diner en een prachtigen tocht per spoor en verder per boot, door den vice-consul ons aangeboden, reciproceerde ik met een diner en een lunch, waar, behalve de heer AXELSEN en verschillende familieleden van Zijnedelgestrenge, eenige officieren mijn gast waren. De officieren beantwoordden de vele beleefdheden met het aanbieden van een motorboottocht.

Op den avond voor ons vertrek kwamen een muziekgezelschap en eene zangvereeniging ons eene serenade brengen.

De saluten te Christiania aan het Noorsche gouvernement zijn vermeld sub 1e.

Na aankomst ter reede werd een officier naar den consul-generaal der Nederlanden gezonden om mededeeling te doen van aankomst.

Met het oog op het gevorderde uur van den dag hadden geene verdere formaliteiten plaats. Door tusschenkomst van den consul-generaal ontving ik namens den bevelvoerenden admiraal bericht, dat den volgenden dag de onafhankelijkheidsverklaring van Noorwegen zou worden herdacht door pavoiseeren en een saluut van 21 schoten op den middag, en voorts dat Z.M. de Koning van Noorwegen des V.M. te 9 uur met de *Harald Haarfrage* ter reede zoude komen van eene reis naar Kopenhagen. Als gevolg van een en ander werd 7 Juni des morgens met parade gepavoiseerd en op den middag aan het saluut deelgenomen. Aan Z.M. den Koning werden bij Hoogstdeszelfs komst ter reede en debarkement de voorgeschreven eerbewijzen gegeven, terwijl ik voorts de eer had door Z.M. aan boord van de *Harald Haarfrage* te worden ontvangen.

Voor de deelname aan de feestviering werd eenige malen bedankt, nl. door een officier van piket namens den admiraal, idem namens den militairen commandant, terwijl bij mijn bezoek aan den minister van Defensie Zijne Excellentie mij tevens zijne erkentelijkheid voor de deelname betuigde.

Op den voormiddag bracht ik mijn officieel bezoek aan den consul-generaal, die mij vervolgens vergezelde op mijne bezoeken bij den minister van Buitenlandsche Zaken, den minister van Defensie, den admiraal-commandant, den generaal-commandant (beiden zijn geplaatst aan het departement van Defensie), den generaal-plaatselijken commandant, den plaats-majoor, den stifts-ambtman, den 1sten burgemeester, den Ortförer (voorzitter van den gemeenteraad) en den havenmeester.

Alle deze autoriteiten brachten persoonlijk een contra-bezoek, behalve de minister van Buitenlandsche Zaken, wiens kaartje door Z.E.'s bureau-chef gebracht werd, de plaatselijke commandant en de plaats-majoor, die een kaartje door een officier lieten brengen, en den Ortförer, die eveneens een kaartje zond.

Voor zooverre hiervoor in aanmerking komende, ontvingen zij de voor hunne waardigheid voorgeschreven saluten, waarbij valt op te merken, dat, hoewel de commandeerende admiraal en generaal den rang hebben van schout-bij-nacht en luitenant-generaal, zij de vlag voeren met 2 gekruiste maarschalkstaven en als zoodanig recht hebben op een saluut van 17 schoten.

Van het hier gevestigde zeemanshuis, waarvan de leeszaal dagelijks

geopend is en waar Nederlandsche couranten ter lezing liggen, werd eene uitnoodiging ontvangen tot bijwoning van een gezelligen avond op Vrijdag 9 Juni. Hiervan werd druk gebruik gemaakt. In gezelschap van den consul-generaal woonde ik een gedeelte van de bijeenkomst bij. Ik kan niet genoeg hulde brengen aan het bestuur van deze inrichting voor de tactvolle en aangename wijze, waarop de schepelingen hier onthaald zijn. De voorzitter van het bestuur, de predikant DAHL, sprak goed Hollandsch en wist in eenige toespraken door zijn geestigen, prettigen spreektrant zijn gehoor bijzonder te boeien.

De consul-generaal noodigde mij en een aantal officieren op een diner te zijnen huize. De ontvangen beleefdheden reciproceerde ik met een lunch, waar, behalve de heer en mevrouw PETTERSEN en de predikant DAHL, eenige officieren mede aanzaten; terwijl ik eenige heeren en dames, die in betrekking stonden tot het zeemanshuis, op een tea ontving; tot de laatste behoort o.a. de kapitein-luitenant ter zee der Noorsche Marine SCOTT HANSEN, een van NANSEN'S reisgenooten.

Ten slotte kreeg de equipage een avond gratis entrée voor eene specialiteiten-voorstelling in Tivoli, waarvoor ik schriftelijk mijn dank betuigde.

3°. Het schip.

Omtrent het schip valt niets bijzonders te vermelden.

4°. Oefeningen.

Oefeningen hadden geregeld plaats, voor 't jonge volk vooral veel met sloepen. Het bezoeken van vreemde havens is op zich zelf eene uitstekende oefening om officieren en manschappen te wennen aan wat ik niet anders in 't Nederlandsch kan omschrijven dan als „hun beste beentje voor te zetten in alles".

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand is gunstig. Een officier moest naar het ziekenhuis te Flekkefjord worden geëvacueerd, doch kwam te Christiania aan boord terug.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Flekkefjord is eene geschikte plaats om te passagieren; alcohol is niet in het klein te koop; de equipage wandelt, sluit vriendschap met de eenvoudige en trouwhartige bevolking en amuseert zich met roeien in de fjord, veelal vergezeld door bewoners van het land. 's Avonds komen tal van vaartuigjes om het schip roeien onder zang en muziek. Ik vermeen, dat het bezoeken van plaatsen als deze een zeer goeden

invloed op de bemanning heeft. Het volk vermaakt zich fatsoenlijk uitspattingen komen niet voor.

Te Christiania werd door de schepelingen der opleiding M./W. en J./M., onder geleide van een officier, een tocht per tram naar Holmenkollen gemaakt. Vandaar werd een groot deel van den weg terug te voet afgelegd.

Het gedrag der equipage was over 't geheel zeer goed.

Eén man bleef als deserteur achter.

b. Oefeningsreis naar Schotland.

Commandant: Kapitein-luitenant ter zee J. J. RAMBONNET.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 17den Juli 1911, des morgens te 8 uur 30 m., de haven van Nieuwediep verlaten hebbende, werd het Schulpengat uitgestoomd en koers gezet op het lichtschip van de Noorderhaaks, dat te 11 uur 45 m. gepasseerd werd, waarna met 83 omwentelingen om N. 309 O. mgn. gekoerst werd, in de hoop van onder de banken onder de Engelsche kust tusschen Yarmouth en Hull den noodigen opper te vinden om met vrucht de oefeningen met geweerschietinrichting op de kanons te kunnen houden. Hoewel ook in den namiddag de deining te zwaar bleef om aan dit voornemen gevolg te geven, deed afnemende wind mij op de E.W. besluiten op 53° 40′ N. Br. en 2° 18′ O.L. des avonds te 10 uur ten anker te gaan, met het plan den volgenden morgen om 6 uur op de, door de stoomsloep te sleepen, gierschijf te kunnen schieten. In den nacht stak de wind echter weer op tot B.K., welke in den loop van den 18den Juli tot S.B.K. en M.K. aanwakkerde, zoodat mij niets anders overbleef dan stoom op te laten komen en koers te vervolgen, tot benoorden de banken Westelijker gestuurd kon worden om nog meer opper onder den wal te zoeken.

Dien geheelen dag en den volgenden morgen was het houden van schietoefeningen buiten boord van wege de zee uitgesloten, doch op den P.V. van 19 Juli kon er, zij het dan ook onder eenigszins moeilijke omstandigheden, vanaf het schip op de gierschijf geschoten worden.

De hoogere breedte en, als gevolg van dien, de bijzonder lange schemering maakten het houden van nachtelijke schietoefeningen minder gewenscht, weshalve op de E.W. de koers vervolgd werd en op peiling van de kust naar Cromarty Firth gestuurd.

Op de D.W. van 20 Juli voor genoemde Firth gekomen, werden daar binnen nabij den ingang en West van Cromarty 4 Engelsche slagschepen en 5 kruisers verkend; te 7 uur 45 m. werd de Firth binnengestoomd, hetgeen aan de hand van de alleszins voldoende zeilaanwijzingen geene

moeilijkheden opleverde. De tijd van hoog water te Invergordon, aan de hand van de „Admiralty tide tables" afgeleid van den tijd van hoog water te Leith, kwam overeen met de werkelijkheid en de stroom trok naar buiten zooals verwacht werd. Alleen dient men bedacht te zijn op den voor den ingang dwars overtrekkenden stroom (in het onderhavige geval om de Noord) als natuurlijk gevolg van het uittrekkende water uit de Moray Firth.

De Engelsche schepen werden op korten afstand gepasseerd en werd naar Invergordon opgestoomd, alwaar op 300 M. van den ingang van de haven voor 45 vaam van elk anker werd vertuid.

Nadat den avond voor mijn vertrek van Invergordon de provost J. MACDONALD afscheid was komen nemen en bij die gelegenheid met waardeering het feit geconstateerd had, dat de manschappen van Hr. Ms. *Evertsen* zich zonder eene enkele uitzondering voorbeeldig aan den wal gedragen hadden, werd op de D.W. van Dinsdag 25 Juli onttuid, langs de Engelsche vloot Cromarty Firth uitgestoomd, het Engelsche vlaggeschip *Leviathan* van de, verspreid in de Moray Firth schijfschietende en oefenende, kruiser-divisie gepasseerd en buiten de territoriale wateren op 47° 43′ N.B. en 3° 47′ W.L. geankerd tot het houden van schietoefeningen op de gesleept wordende gierschijf. Op Donderdag 27 Juli werd onder stoom geschoten en des avonds andermaal in de Moray Firth geankerd op 57° 46′ N.B. en 3° 40′,5 W.L. Na de oefeningen van Vrijdag werd 's avonds naar Aberdeen gestoomd met de bedoeling aldaar op 5 mijl uit den wal nog een paar vuuroefeningen onder stoom te houden, doch een dikke mist maakte dit op Zaterdag 29 Juli ondoenlijk en deed mij in verband met de omstandigheid, dat het op den A.M. 4 uur hoog water te Aberdeen zoude zijn en dientengevolge eerst te 1 uur voldoende rijzing om naar binnen te kunnen gaan, na het mistsignaal van Girdleness verkend te hebben, besluiten te 9 uur 30 m. te ankeren.

Tegen den middag klaarde het op en werd althans aan de zeezijde de kim zichtbaar, waarop het anker gelicht en naar buiten gestoomd werd om nog 2 series af te schieten. Te 2 uur werd met uitgezetten vlieger om de West gestuurd, doch voordat de 10-vaams lijn bereikt werd, de lichttoren van Girdleness en even later ook de havenlichten en het geleidemerk voor de haven verkend, waarop, nadat de noodige contrôle verkregen en vergissing uitgesloten was, de haven werd binnengestoomd en bij het loodskantoor de loods werd overgenomen, zooals voor de gewoonlijk hier binnenkomende minder zware schepen gebruikelijk is. Wij stoomden en manoeuvreerden daarop het Victoria-dok binnen en meerden daar aanvankelijk tegen een op de boeien liggend leeg stoomschip om des Maandagsmorgens naar de Provost Blaikie's kade te verhalen.

Aanvankelijk voornemens des Zaterdags den 5den Augustus te 6 uur 's morgens uit Aberdeen te vertrekken, deed twijfel omtrent de mogelijkheid daarvan op dit tijdstip, in verband met dat van hoog water, mij nadere inlichtingen inwinnen bij den captain-pilot.

Uit zijn antwoord bleek mij, dat de sluizen op zijn vroegst te 8 uur zouden kunnen geopend worden, als wanneer de binnenvallende trawlervloot het manoeuvreeren zeer zou bemoeilijken en de kans op schadevaring onevenredig vergrooten. Een en ander deed mij besluiten des Vrijdags met het avondtij te vertrekken, aan welk voornemen te 8 uur 30 m. E.W. van dien dag gevolg werd gegeven.

In het Victoria-dok werd rondgewerkt en nadat de sluizen gepasseerd waren en alle sloepen geheschen, werd te 9 uur 30 m. de haven uitgestoomd en om 10 uur koers bepaald op N. 171° O. mgn. Het was n.l. mijn voornemen om door de Outer-Downsing Channel en de Would te stoomen, met het oog op de navigatie-oefeningen in het algemeen en met die in het looden in het bijzonder. Op de D.W. van Zondag 6 Augustus werd te 5 uur 20 m. in de Would op 5 mijl uit den wal in de peiling Haisborough N. 238° O. mgn. geankerd. Des Zondags bleef ik ten anker liggen en Maandag-morgen werden voorbereidende schietoefeningen voor jonge matrozen gehouden.

Te 1 uur A.M. werd onder stoom gegaan en eene algemeene oefening in het looden gehouden, die te 7 uur 30 m. eindigde, waarna aanvankelijk koers werd bepaald N. 130° O. mgn. om vrij te loopen van de Smiths Knoll en te 9 uur N. 109° O. mgn., waarmede overgeloopen werd naar de Hollandsche kust. Na mij daaraan op de D.W. verkend te hebben, werd naar het Schulpengat gekoerst en te 10 uur 45 m. V.M. van den 8sten Augustus ter reede Texel geankerd.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

Aan hetgeen daaromtrent door den toenmaligen kapitein ter zee A. H. Hoekwater, als commandant van Hr. Ms. *Hertog Hendrik* gerapporteerd is (Jaarboek Kon. Ned. Marine 1903—1904) heb ik weinig toe te voegen. Hoewel het weder minder gunstig was door regen, werd van de omstreken van Invergordon zoowel als verder op veel geprofiteerd.

Hoewel, naar de loods mij verzekerde, slechts zeer zelden schepen van de grootte van Hr. Ms. *Evertsen* in de haven van Aberdeen zijn geweest, zoo is deze voor dergelijke schepen alleszins geschikt. De breedte van de sluis van het Victoria-dok werd door mij op 23 M. geschat; de buitenhaven, bij den ingang pl.m. 300 M. en verder op 100 M. breed, heeft een geul van pl.m. 70 M., waarin volgens den loods een paar uur voor tot een paar uur na hoog water op 24 voet kan

gerekend worden. Volgens de kaart en den pilot zou men daarop zelfs met hoog water niet mogen rekenen; hoe dit ook zij, voor onze schepen is de diepte ruim voldoende, terwijl de Engelsche groote oorlogsschepen steeds ter reede ankeren. De stroom dwars voor de haven is zelden sterker dan 1 mijl en het geleidemerk (twee torens met roode lichten in één) is zeer duidelijk en goed loopend.

Aberdeen is de derde visschershaven in Groot-Brittannië en streeft Hull, de tweede, naar de kroon. Alleen 300 trawlers behooren te Aberdeen thuis, ongerekend degenen, die er nog van elders binnenvallen.

Voorts is er een belangrijke invoer van graniet uit Zweden, Noorwegen en Finland, omdat de steeds toenemende granietindustrie niet voldoende uit de „Quarries" uit den omtrek gevoed kan worden.

De stad heeft thans ruim 170000 inwoners en de bevolking neemt gemiddeld met 7 % per jaar toe.

Zoowel de officieren, machinisten, onderofficieren als manschappen vonden het eene aangename stad om te bezoeken en bij ons vertrek waren de kaden vol met belangstellende toeschouwers.

c. Aangekocht werd te Aberdeen:

177 ton steenkolen à 19 shilling per ton gestuwd in de ruimen
7100 gallons voedingwater à 6 d. per 250 gallon.

De aangekochte levensmiddelen te Invergordon en Aberdeen waren van goede kwaliteit.

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

Bij het passeeren der Engelsche schepen, op reis naar Invergordon, op een afstand van pl.m. 300 M. werd door die, waar muziek aan boord was, het Wilhelmus gespeeld; wij deden de voorgeschreven eerbewijzen voor den schout-bij-nacht C. Burney, commandant van de kruisersdivisie, aan boord van den gepantserden kruiser *Good Hope*, en saleerden de vlag van den vlootvoogd, den vice-admiraal Sir John Rushworth Jellicoe, bij het passeeren van het slagschip, tevens vlaggeschip *Prince of Wales*, met 15 schoten onder het hijschen van de Engelsche vlag aan den voortop, hetgeen door hetzelve met een gelijk aantal en onder het hijschen van de Nederlandsche vlag beantwoord werd.

Bij aankomst te Invergordon werd een officier van piket naar den vice-consul en naar den provost (hoofd van het plaatselijk bestuur) gezonden om deze van onze aankomst te verwittigen. De vice-consul kwam mij aan boord verwelkomen en deelde mij mede, dat de provost eerst 's avonds van zijne reis naar Edinburg ter gelegenheid van het bezoek van den Koning terug zou keeren; hij werd bij het van boord gaan met 7 schoten gesalueerd.

Bij het contrabezoek van den vice-consul kwam de provost ook aldaar en werd het bezoek als gewisseld beschouwd.

Zij vroegen of de officieren wilden komen tennissen, dan wel cricket-

ten of football spelen en of de matrozen wenschten te footballen, in welk geval de provost zoude zorgen voor een Schotsch elftal om te matchen.

Na ons vertrek uit Cromarty Firth bij den Engelschen kruiser *Leviathan* gekomen, werd gestopt, de vlag van den schout-bij-nacht BRADFORT met 13 schoten gesalueerd en na de beantwoording van het saluut de koers vervolgd.

Op Vrijdag 28 Juli, toen eerst de van Cromarty komende Engelsche kruiserdivisie, onder den schout-bij-nacht BURNEY, en daarna het gros onder den vice-admiraal JELLICOE ons passeerden, werden de commandovlaggen van die vlagofficieren respectievelijk met 13 en 15 schoten gesalueerd en na de beantwoording van het saluut de oefeningen vervolgd.

Te Aberdeen werden bezoeken gewisseld met den vice-consul der Nederlanden, den heer LUDWIG, met den commandant van het regiment Gordon-Hooglanders, den lieutenant-colonel W. E. GORDON, met den lord-provost WILSON en met den commander H. HOLLAND van de op 2 Augustus binnenvallende torpedogunboat *Circe*.

Voorts bezocht mij de commandant van de Fransche garde-pêche *Estafette*, die mij vroeg niet bij hem terug te willen komen, omdat hij vond, dat hij mij op zijn schip niet behoorlijk kon ontvangen, weshalve ik door een officier van piket namens mij contrabezoek liet afleggen.

Aan de feestviering van den verjaardag van H.M. de Koningin-Moeder, waarvan te voren middels een officier van piket kennis was gegeven, werd door de vreemde schepen deelgenomen door van top te vlaggen, waarna door den officier van piket voor deze deelname bedankt werd.

Bij den lieutenant-colonel W. E. GORDON heb ik ten onrechte het eerst bezoek afgelegd, omdat de vice-consul den officier van piket had medegedeeld, dat het de gewoonte was, dat commandanten van oorlogsschepen bij dezen hoofdofficier de eerste bezoeken aflegden, en omdat van den kolonel werd gesproken. Later hoorde ik den lord-provost en town-clerk van kolonel GORDON spreken en leidde daaruit af, dat de aanspreektitel van een lieutenant-colonel in het Engelsch „colonel" is.

Genoemde hoofdofficier was zoo vriendelijk mij en twee van de officieren te inviteeren om bij hem te komen dineeren en bood ons aan, ons door zijn automobiel te laten afhalen, omdat hij 10 mijl buiten de stad woonde. Ongesteldheid zijner vrouw is de oorzaak geweest, dat dit diner niet is doorgegaan. Den dag van ons vertrek was er ter onzer eere een zeer geslaagde lunch in het Grand-Hôtel, aangeboden door den lord-provost en andere leden van den town-council, waarbij ook de commander en twee officieren van de *Circe* waren geinviteerd.

Ik ontving den lord-provost met zijne familie later nog aan boord op de thee, waarbij eerstgenoemde de hoop uitsprak, dat het niet de laatste maal mocht zijn, dat Hr. Ms. *Evertsen* op hare oefeningstochten Aberdeen bezocht.

3°. Het schip.

Hieromtrent valt niets bijzonders te vermelden.

4°. Oefeningen.

De oefeningen hadden geregeld plaats. Op den P.V. werden dagelijks de sluitrol en de verlaatrol gerepeteerd ten einde de bemanning aan eene vlugge uitvoering te gewennen.

Te Invergordon werd een marsch door de landingsdivisie gedaan, waarbij deze ongewapend was, omdat het toestemmend antwoord om eene gewapende oefening te houden te laat inkwam.

In de week tusschen Invergordon en Aberdeen hadden de gewone oefeningen plaats, liepen de voorbereidende halfjaarlijksche schietoefeningen grootendeels af en werd een begin gemaakt met de halfjaarlijksche schietoefeningen.

Na Aberdeen werden de vooroefeningen voor adspiranten voor de opleiding van kanonnier gehouden.

Verder werd voor oefening nog een zwaar werp uitgebracht en, zooals bovengezegd, de lichtmatrozen in het looden geoefend en de vaardigheid in het looden van alle schepelingen beproefd.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was zeer gunstig.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Door de opleiding werd onder geleide van twee adelborsten een tocht per trein uit Invergordon naar Strathpeffer en van daaruit naar de Ben Nevis gemaakt. Door de matrozen werd in de omstreken van Invergordon veel gewandeld en gefietst.

Materieel en Rijkswerven.

Bij de begrootingswet voor 1911 werden de fondsen aangewezen tot beëindiging van den bouw van de derde onderzeeboot; voorts van de beide torpedobootjagers en de beide mijnenleggers, van welke de eerstgenoemde de namen *Bulhond* en *Jakhals*, de laatstgenoemde de namen *Medusa* en *Hydra* ontvingen. Voor al deze vaartuigen werd een eerste termijn bij de begrootingswet voor 1910 toegestaan. Tevens werden de noodige bedragen toegestaan tot het in aanbouw brengen van nog twee onderzeebooten, van drie pantserbooten en nog een viertal torpedobootjagers, en voor de inrichting van een bestaand vaartuig tot depôtschip voor onderzeebooten.

Voor 1912 zijn de fondsen aangevraagd tot beëindiging van den bouw van bovengenoemde onderzeebooten, pantserbooten en torpedobootjagers, en is een eerste termijn aangevraagd voor den bouw van vier torpedobooten van een verbeterd type *Ophir*, benevens voor een pantserschip voor den algemeenen dienst, in aanbouw te brengen op 's Rijkswerf te Amsterdam.

's Rijks-werf te Amsterdam.

Vak van Scheepsbouw.

Den 6den October 1910 werd Hr. Ms. pantserschip *De Zeven Provinciën* in dienst gesteld om den 1sten November naar Willemsoord te vertrekken, geheel gereed om de reis rond Zuid-Afrika naar Nederlandsch-Indië te ondernemen.

Veertien dagen later vertrok Hr. Ms. pantserschip *Kor-*

tenaer ook naar Willemsoord om aldaar te worden in dienst gesteld.

In het eind van Februari 1911 kwam Hr. Ms. pantserschip *Koningin Regentes* op de werf aan om op 4 Maart te worden uit dienst gesteld, ten einde diverse omvangrijke herstellingen te ondergaan. De reparaties aan de hoofdwerktuigen en ketels, benevens aan de hulpwerktuigen, direct tot het machinecomplex behoorende, werden opgedragen aan de Koninklijke Maatschappij „De Schelde" te Vlissingen. Alle overige hulpwerktuigen worden door personeel van 's Rijks-werf hersteld. De beschieting onderging verscheidene wijzigingen en vereischte zeer grondige voorziening. De dubbele bodem in de beide ketelruimen is geheel uitgebroken en met de vernieuwing er van werd een aanvang gemaakt. Verder zijn of worden tal van andere herstellingswerken of wijzigingen uitgevoerd, als: het grootendeels vernieuwen van het stalen tentdek, van het houten opperdek, het inrichten der kombuiskast met een waterbadkombuis (overgebracht van Hr. Ms. *Friesland*), enz.

Met de herstellingen aan boord van Hr. Ms. *Zeeland* werd voortgegaan; voornamelijk werden de electrische geleidingen onderhanden genomen. Deze werden nagenoeg geheel vernieuwd. Verder werden nog enkele andere herstellingen afgewerkt en het schip gereed gemaakt voor de indienststelling op 1 November 1911. Op 1 October daaraanvoorafgaande was een en ander, op enkele later bevolen wijzigingen na, dan ook geheel gereed.

Het zusterschip van Hr. Ms. *Zeeland*, het pantserdekschip *Friesland*, werd, na verscheidene jaren achtereen dienst gedaan te hebben voor oefening van adelborsten en jeugdige schepelingen, naar hier overgevoerd en uit dienst gesteld.

Het pantserdekschip *Koningin Wilhelmina der Nederlanden*, hetwelk in het voorjaar van 1910 op 's Rijks-werf was opgelegd, werd 14 October 1910 openbaar verkocht.

Overigens werden voor het eerst sinds vele jaren de werkzaamheden verdeeld over een aantal kleinere schepen en werken, daar er geen groot schip in aanbouw was.

Het werk, dat de meeste handen bezig hield, was de bouw van de beide mijnenleggers. Met kracht werd hieraan gewerkt. Op 12 December 1910 werd de 2de mijnenlegger op stapel gezet op de helling, waarvan 18 November het 9de stoomloodsvaartuig te water gelaten was. De 1ste mijnenlegger was reeds 1 October op stapel gezet. Ten einde echter de helling weder spoedig vrij te krijgen voor een 10de stoomloodsvaartuig, werden alle krachten geconcentreerd op den 2den mijnenlegger, welke dan ook op 23 Juni 1911 met goed gevolg te water gelaten werd. De andere mijnenlegger werd 7 Juli 1911 eveneens met goed gevolg te water gelaten. De machines en ketels werden spoedig na de tewaterlating door de machinefabrikante, de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel, aan boord geplaatst. Beide schepen waren op 1 October 1911 zoover gevorderd, dat de 2de mijnenlegger, sedert *Medusa* genaamd, geheel gereed was voor den proeftocht en de beproeving der geschutopstelling, terwijl de andere, de *Hydra*, slechts weinig minder ver was gevorderd.

De aanbouw van een geheel nieuw type van schepen, n.l. van 3 pantserbooten, werd aan 's Rijks-werf opgedragen bij Min. beschikking van 7 Maart 1911, D, No. 45. De werkzaamheden hiervoor bevonden zich op 1 October 1911 nog in een aanvangsstadium.

De hellingen voor 2 der booten waren gereed gemaakt en eenige voorbereidende werkzaamheden waren onderhanden, terwijl een belangrijk deel der benoodigde materialen was besteld.

De kanonneerboot *Vali* werd 15 April op 's Rijks-werf gebracht om ingericht te worden voor depôtschip voor

onderzeebooten. De machines en de stoomketel werden uit het schip verwijderd en het schip op eene sleephelling getrokken, ten einde pl.m. 4 meter te worden verlengd. Hiertoe werden ongeveer op het midden der lengte de verschillende huidnaden losgesloopt en het voorschip pl.m. 4 meter hooger op de helling getrokken, waarna een stuk tusschen voorschip en achterschip werd ingebouwd.

In de daardoor vergroote ruimte van het voormalige machine- en ketelruim zal eene centrale ingericht worden, voorloopig hoofdzakelijk bestaande uit 2 motordynamo's en eene luchtperspomp, gedreven door een motor. Op 1 October 1911 was de verbouwing, voor zoover het ijzerwerk betreft, ongeveer gereed en kon met de beschieting van verblijven en bergplaatsen een aanvang worden gemaakt.

Gedurende den winter werd ten behoeve van de Directie te Willemsoord een vaartuig, in den vorm van een kleinen onderlosser, gebouwd voor het vervoer van asch en sintels, waarvoor de opdracht was verstrekt bij de Min. resolutie van 23 Augustus 1910, D, No. 52. Omstreeks half Mei kwam dit vaartuig gereed en kon het naar zijne plaats van bestemming worden overgevoerd.

Terwijl de bouw van het aschvaartuig was begonnen, werd een ander werk ten behoeve der zelfde Directie bij Min. beschikking van 12 December 1910, D, No. 45, aan 's Rijks-werf opgedragen, n.l. de bouw van 2 ebdeuren voor de keersluis te Willemsoord. Op 1 October 1911 waren de deuren nagenoeg gereed.

Het stoomloodsvaartuig No. 9 werd 18 November 1910 met gunstig gevolg te water gelaten. De ketel en de machine met hulpwerktuigen werden aan boord geplaatst. In het eind van Februari had de proeftocht plaats en 27 April 1911 werd het schip geheel afgetimmerd en afgeschilderd overgegeven aan het Loodswezen in het 4de en 5de district.

Bij Min. beschikking van 27 Februari 1911, D, No. 68,

werd de bouw gelast van een 10de stoomloodsvaartuig, waarvan de stalen romp grootendeels gereed kwam in dit tijdvak.

Het lichtschip *Maas* kwam 2 December 1910 aan 's Rijkswerf tot het ondergaan van belangrijke herstellingen, waarbij het vernieuwen van een groot deel der houten huid een belangrijk onderdeel vormde. Verder werd het schip voorzien van eene inrichting voor draadlooze telegrafie. 4 April 1911 verliet het schip, na voltooide herstellingen, de werf.

Den 10den Juni 1911 kwam het stoomloodstransportvaartuig *De Schelde* op de werf, ten einde zeer omvangrijke reparaties en wijzigingen te ondergaan. Zoo werd het geheele opperdek vernieuwd, werden in het droge dok een aantal huidplaten door nieuwe vervangen, werd het boord vooruit verhoogd, het schip voorzien van- en ingericht voor een stokloosanker, enz. enz. Bovendien werd het vaartuig voorzien van een iets grooteren stoomketel, waarvoor een hulpketel afkomstig van het pantserdekschip *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* kon worden benut, en ondergingen de werktuigen omvangrijke herstellingen. Op 1 October 1911 was het vaartuig bijna gereed.

Voorts werden voor het Loodswezen het stoomloodsvaartuig No. 6 tweemaal en het stoomloodsvaartuig No. 1 éénmaal gedokt en de daarbij noodig gebleken herstellingen verricht, terwijl bij de tweede dokking in het laatst van dit tijdvak belangrijke reparaties aan eerstgenoemd vaartuig werden verricht.

Behoudens enkele verplaatsingen van werktuigen en het uitbreken van oude onbruikbare getimmerten in de zoogenaamde nieuwe smederij, vallen van 's Rijks-werf weinig veranderingen te vermelden.

De sloepenloods werd voorzien van twee electrisch gedreven zagen, waardoor in eene groote behoefte aldaar werd voorzien, en op het terrein werd eene gewezen pons-

machine geplaatst, welke omgebouwd is voor het zoogenaamde jogglen van platen.

De kleine drijvende bok, gewoonlijk in gebruik bij het Vak van Uitrusting en slechts voor kleine lasten geschikt, werd ingericht voor een hijschvermogen van 20 ton door het aanbrengen van twee pontons op zijde ter verhooging van de stabiliteit en het maken van twee uit hoekstaal geconstrueerde bokkepooten en van eene zware stoomlier. In den bak werd een stoomketel geplaatst, die door het vervangen van het stoombedrijf in de nieuwe draaierij door electrische beweegkracht beschikbaar gekomen was. Bij het eind van dit tijdvak was een en ander nog niet geheel gereed.

Een aanvang werd gemaakt met het bouwen van twee hellingkranen ten behoeve van helling 6, geheel overeenkomstig het model der kranen, welke bij helling 5 in gebruik zijn.

De overige werkzaamheden bestonden uit de jaarlijks wederkeerende verrichtingen, als: het verrichten van diverse voorzieningen aan in dienst zijnde schepen, werkzaamheden ten behoeve van den torpedodienst en de inrichtingen behoorende tot de actieve zeemacht, de conservatie van reserveschepen (waartoe thans alleen de achterwielsloepen en defensiesloepen behooren), den aanmaak en de herstelling van magazijns-, torpedo- en artilleriegoederen, het verrichten van voorzieningen aan werf-inrichtingen, gebouwen, gereedschappen en werkvaartuigen, het verleenen van assistentie bij keuringen en den aanmaak van goederen voor het Departement van Koloniën.

Enkele stoomsloepen ondergingen belangrijke voorzieningen.

Verder werden tal van weerstandsproeven genomen met diverse scheepsmodellen.

Vak van Uitrusting.

Hr. Ms. pantserschip *De Zeven Provinciën* werd 6 October 1910 in dienst gesteld en de verzamelde inventarisgoederen aan boord gegeven.

Voor Hr. Ms. pantserdekschip *Zeeland* werden tuig en aanverwante artikelen gerepareerd. Inventarisgoederen nagezien en in orde gebracht.

Hr. Ms. pantserdekschip *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* werd 14 October 1910 verkocht. Inventarisgoederen werden nagezien en voor zoover bruikbaar in den magazijnsvoorraad gestort.

Hr. Ms. pantserschip *Koningin Regentes* werd 24 Februari 1911 van Willemsoord naar Amsterdam overgevoerd en aldaar 4 Maart 1911 uit dienst gesteld. Tuig en aanverwante artikelen werden gerepareerd en inventarisgoederen nagezien en in orde gebracht.

Hr. Ms. pantserdekschip *Friesland* werd na uitdienststelling op 1 Februari 1911 te Willemsoord van daar overgevoerd naar 's Rijks-werf alhier en in conservatie opgenomen; de inventarisgoederen worden onderhouden.

Hr. Ms. schoener *Dolfijn* werd 1 December 1910 met verminderde bemanning in dienst opgelegd; geassisteerd werd bij het repareeren van het tuig en het vaartuig 1 Maart 1911 weder voor den dienst bij het politietoezicht op de zeevisscherij beschikbaar gesteld.

Voor verschillende vaartuigen werden de inventarissen verzameld en bij indienststelling aan boord gegeven; de vaartuigen in aanbouw op 's Rijks-werf werden getuigd en van die in reparatie het tuig nagezien, terwijl toezicht werd gehouden op het tuigen van vaartuigen in aanbouw bij particulieren. Van de hierbedoelde vaartuigen kwamen gereed: Hr. Ms. torpedobootjagers *Wolf* en *Fret*, het bergingsvaartuig, twee kolenschuiten, het lichtschip *Suriname-rivier*,

het stoomloodsvaartuig No. 9, het lichtschip No. 7 en het lichtschip *Maas*, alsmede het gouvernementsstoomschip *Zwaluw*, terwijl nog onderhanden zijn de mijnenleggers *Hydra* en *Medusa*, benevens stoomloodsvaartuig No. 10 te Amsterdam en de torpedobootjagers *Bulhond* en *Jakhals* benevens het gouvernementsstoomschip *Albatros* te Vlissingen.

Inventarisgoederen der aanwezige vaartuigen in reserve werden onderhouden.

Aan aanvragen van de verschillende loodsdistricten, alsmede die der verschillende opleidingen, werd voldaan.

Verschillende werkzaamheden voor aanschaffing en uitzending van goederen ten behoeve van Hr. Ms. schepen in het buitenland en in de koloniën werden uitgevoerd.

Artillerie.

De voornaamste artillerie-werkzaamheden hebben bestaan in:

1°. Van het personeel op 's Rijks-werf:

Het onderhouden en in orde brengen van den inventaris van Hr. Ms. pantserschip *Koningin Regentes*, Hr. Ms. pantserdekschepen *Zeeland* en *Friesland*, Hr. Ms. torpedobootjagers *Wolf* en *Fret* en Hr. Ms. mijnenleggers *Hydra* en *Medusa*.

Het bewapenen van Hr. Ms. mijnenleggers *Hydra* en *Medusa*; het gedeeltelijk ontwapenen van Hr. Ms. pantserschip *Koningin Regentes*; het onderhouden en in orde brengen der munitieliften van dezen bodem en die van Hr. Ms. pantserdekschepen *Zeeland* en *Friesland*.

Het keuren en in orde brengen van nieuw artilleriemateriëel, geleverd ten behoeve van Hr. Ms. torpedobootjagers *Wolf*, *Fret*, *Bulhond* en *Jakhals* en Hr. Ms. mijnenleggers *Hydra* en *Medusa*, alsmede het keuren van nieuw aangemaakt of geleverd artillerie-materieel ten be-

hoeve van den magazijnsvoorraad en van Hr. schepen en vaartuigen.

Het herstellen van artillerie-materieel, behoorende tot den magazijnsvoorraad en de in dienst zijnde schepen.

Het peilen en persen van teruggevonden verschoten granaten en het sloopen van afgekeurde verschoten of afgevoerde granaten.

Het afhalen, lossen en uitpakken van aangevoerd artillerie-materieel.

Het inpakken, verzenden en scheepgeven van artillerie-materieel.

Het lossen en laden van buskruit.

Het keuren, gereedmaken en verzenden naar Oost- en West-Indië van artillerie-materieel, van verschillende partijen buskruit en artillerie-materieel, ten behoeve van het Departement van Koloniën aangeschaft, aangemaakt of betrokken uit den magazijnsvoorraad.

2°. Van het personeel in polder VIII:

De munitie der schepen in reserve werd nagezien en onderhouden.

Gereedgemaakt werd de munitie van: Hr. Ms. *Gelderland*, *Balder*, *Wolf*, *Fret*, *Hydra* en *Medusa*, van de gouvernementsstoomschepen *Albatros* en *Zwaluw* en het motor-recherchevaartuig.

De munitie van Hr. Ms. *Zeeland* werd gedeeltelijk gereed gemaakt.

Voor het pantserdekschip in West-Indië werd de benoodigde munitie aangemaakt en verpakt.

Nieuw aangeschaft materieel voor den magazijnsvoorraad hier te lande en voor Nederlandsch-Indië werd gekeurd en verpakt.

Voor den magazijnsvoorraad in Nederlandsch-Indië werden de benoodigde zakken tot hulzen en tot patronen, kardoeszakken en springladingzakjes vervaardigd.

De munitie van Hr. Ms. *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* werd nagezien en gedeeltelijk gesloopt.

De munitie van Hr. Ms. *Friesland* werd nagezien.

Draagbare wapenen.

Geweerwinkel. In het afgeloopen tijdvak werd aangevangen met de samenstelling van loopen tot geweerschietinrichting en de vervaardiging van inrichtingen voor richtoefeningen met het geweer, terwijl voortgegaan werd met transformatie van geweren klein kaliber in geweren, scherm, van verlicht model.

Wegens het verkrijgen van slechte schietuitkomsten moesten 341 geweren van nieuwe loopen worden voorzien, terwijl bij slechts een 10-tal door gedeeltelijke uitfreezing van den loop aan de monding en bij een 18-tal door ontnikkeling van den loop weer normale schietbeelden konden worden verkregen.

Een dezer ter buitengewone herstelling opgezonden geweren vertoonde op twee plaatsen eene uitzetting van den loop.

Overigens leverden de herstellingen aan draagbare wapenen geene bijzonderheden op.

Wederom namen de werkzaamheden aan artillerie-materieel in omvang toe; verschillende gereedschappen, onderdeelen van geschut, enz. werden aangemaakt of gewijzigd.

Arsenaal. Het onderhoud van de draagbare wapenen, het ledergoed enz., in het arsenaal opgelegd, had volgens de voorschriften plaats.

De periodieke opzendingen geschiedden in het daarvoor aangewezen tijdvak.

De herstelling van ledergoed en schermmaterieel der in dienst zijnde schepen enz. werd geregeld uitgevoerd.

De aanmaak van nieuw ledergoed bepaalde zich tot het strikt noodige.

Inschietbaan. De wegens het verkrijgen van slechte schietuitkomsten opgezonden geweren, geweren tot kamerschietoefening en revolvers werden ingeschoten.

Evenzoo werd gehandeld met de schietwapenen der buiten dienst gestelde of in dienst opgelegde schepen, die geruimen tijd in dienst waren gebleven en met die, welke in aanmerking kwamen voor opname in den magazijnsvoorraad.

De nieuw aangemaakte munitie voor geweer en de aangeschafte munitie voor geweer tot kamerschietoefening werden gekeurd.

Ingevoerd materieel. Ter bewapening van sergeantenmajoor der mariniers werden sabels nieuw model ingevoerd.

Proefnemingen. In beproeving zijn genomen fluiten van diverse modellen en MILL's Equipment Cleaner voor uitrustingstukken van geweven goed.

's RIJKS-WERF TE WILLEMSOORD.

Vak van Scheepsbouw.

Tot de gewone werkzaamheden, in dit tijdvak verricht, behooren het voldoen aan aanvragen van de in dienst zijnde schepen, het verrichten van werkzaamheden aan vaartuigen van het Loodswezen, het gereedmaken van bodems, als de *Ever*, *Das*, *Havik*, *Hefring*, *Wodan* en *Neptunus*, welke slechts een gedeelte van het jaar in dienst zijn, het herstellen van magazijnsgoederen, benevens het conserveeren der reserveschepen.

Hr. Ms. pantserschip *Tromp* werd verder voor den dienst gereedgemaakt en vertrok naar Oost-Indië.

Aan boord van Hr. Ms. pantserschip *Heemskerck* werd onder meer het stuurhuis door een hooger vervangen; verhoogde bordessen voor de zoeklichten werden aangebracht; de verschansing bij de torens voor de kanons van 15 cM.

werd wegneembaar gemaakt; de borstwering bij de kanons van 7,5 cM. op het tentdek vooruit werd verlaagd.

Aan boord van Hr. Ms. pantserschip *Evertsen* werd eene vuurleiding met toebehooren geplaatst.

Hr. Ms. pantserschip *Kortenaer* werd na aankomst van de Directie te Amsterdam verder voor indienststelling gereedgemaakt.

Hr. Ms. pantserdekschip *Gelderland* werd verder voor den dienst gereed gemaakt en ter vervanging van de *Friesland* in dienst gesteld. Laatstgenoemde bodem werd tot het ondergaan van de noodige herstellingen naar de Directie te Amsterdam overgevoerd.

De torpedojagers *Wolf* en *Fret* werden uitgerust voor vertrek naar Oost-Indië.

Hr. Ms. pantserdekschip *Noordbrabant* werd, na terugkeer uit Oost-Indië, in dienst-conservatie opgenomen en is thans in herstelling.

Evenzoo is Hr. Ms. pantserschip *Piet Hein* in dienst-conservatie opgenomen.

Hr. Ms. artillerie-instructieschip *Bellona* onderging eene grondige herstelling, waarbij de dekken grootendeels en de electrische installatie geheel vernieuwd werden. Bovendien werd het schip van een stoomankerspil voorzien, ter vervanging van het handspil, en met een braadoven uitgerust.

Hr. Ms. instructieschip *Nautilus* wordt ingericht tot logementschip bij de opleiding van lichtmatrozen en matrozen der 3de klasse ter vervanging van de *Sommelsdijk*, welke tot politiekruiser voor de Noordzee-visscherij wordt bestemd.

De verschillende torpedobooten type *Ophir* worden geleidelijk van langsversterkingen in het voorschip en van een grooter roer voorzien.

Verdere werkzaamheden bestonden in herstellingen aan verschillende torpedobooten, onderhoud van het etablissement, van de gereedschappen enz.

Verkocht werden de oude zeilschoener *Argus* en de oude torpedobooten *Dempo* en *Krakatau*.

Vak van Uitrusting.

Hr. Ms. pantserschip *Tromp* werd gereed gemaakt voor indienststelling, welke plaats had op 18 October 1910, om in November d.a.v. naar Oost-Indië te worden uitgezonden.

Hr. Ms. pantserschepen *Jacob van Heemskerck* en *Evertsen* bleven het geheele jaar in dienst.

Hr. Ms. pantserschip *Kortenaer* werd 16 Februari 1911 in dienst gesteld, terwijl het pantserschip *Piet Hein* 16 Februari 1911 in dienst werd opgelegd met verminderde bemanning. Geassisteerd werd bij het lichten van de stoomsloep van Hr. Ms. *Piet Hein*, welke sloep in het najaar van 1910 ter reede van Texel was gezonken.

Hr. Ms. pantserdekschip *Gelderland*, welk schip in dienst was opgelegd met verminderde bemanning, werd 1 Februari 1911 in dienst gesteld.

Hr. Ms. pantserdekschip *Noordbrabant* werd 22 Februari 1911 in dienst opgelegd met verminderde bemanning.

Hr. Ms. *Zeehond* bleef in dienst.

Hr. Ms. logementschip *Neptunus* werd 26 October 1910 verhaald naar de werf om in dienst te worden opgelegd en 21 Februari 1911 weder verhaald naar de buitenhaven voor de indienststelling voor de zeemilitie.

Hr. Ms. kanonneerbooten *Ever*, *Havik* en *Das* werden 19 Mei 1911 in dienst gesteld voor de oefeningen der adelborsten van het Koninklijk Instituut voor de Marine en respectievelijk 1 Augustus, 2 October en 1 Augustus 1911 weder uit dienst gesteld, terwijl de *Havik* van af 1 Augustus 1911 gebruikt is voor oefening van militaire loodsen.

Kanonneerbooten en torpedobooten werden op verschillende data in- en buiten dienst gesteld.

Geassisteerd werd bij het lichten van een anker van

Hr. Ms. *Heemskerck* ter reede van Texel op 23 September 1911.

Torpedoboot *XII*, gebruikt voor schietoefeningen Hr. Ms. *Bellona*, werd door den kiellichter van 's Rijks-werf van de haven naar de werf vervoerd.

Voor de diverse schepen werd voorzien in de verschillende uitrustingsgoederen; verschillende werkzaamheden tot voorziening en herstelling van het tuig enz. werden uitgevoerd.

Geassisteerd werd bij proeftochten van de torpedobootjagers *Wolf* en *Fret*, welke booten hier verder werden gereedgemaakt voor de reis naar Oost-Indië.

Tuig en inventarisgoederen der schepen in reserve werden onderhouden. De noodige goederen voor den magazijnsvoorraad werden aangemaakt.

Ook werden op de zeilmakerij verschillende artikelen aangemaakt voor andere Directiën.

Voor diensten, vallende buiten Art. 22 der Marinebegrooting, als: Loodswezen, Koninklijk Instituut voor de Marine, Hospitaal, andere Departementen enz., werden de noodige verstrekkingen gedaan en gevraagde werkzaamheden verricht.

Artillerie.

De voornaamste artillerie-werkzaamheden hebben bestaan in:

1°. Van het personeel op 's Rijks-werf:

Het onderhouden en in orde brengen van den inventaris der niet in dienst zijnde schepen en vaartuigen en van het materieel, behoorende tot den magazijnsvoorraad, voor zoover dit geborgen is in de geschutloodsen.

Het ontschepen en weder aan boord opstellen van de kanons van 15 cM. n°. 1 en de kanons van 7,5 cM. n°. 1 aan boord van Hr. Ms. *Piet Hein*.

Het ontschepen van de kanons van 15 cM. n°. 3, de kanons van 12 cM. n°. 2 en de kanons van 7,5 cM. n°. 2

aan boord van Hr. Ms. *Noordbrabant*, ten einde deze in de artillerieloods na te zien en te onderhouden.

Het ontschepen van de schilden van de genoemde kanons en het inrichten van de schilden van 15 cM. en 12 cM. voor rechterrichtmiddelen.

Het uiteennemen van aanvoerstangen en binnenaanvuurkokers en geheel nazien van het mechanische gedeelte der munitieliften van 15 cM. en 12 cM. aan boord Hr. Ms. *Noordbrabant*.

Het aanmaken van de afvuur-inrichtingen systeem STEFFELAAR van de kanons van 7,5 cM. van Hr. Ms. *Noordbrabant*, *Heemskerck*, *Gelderland*, *Sperwer* en *Bellona*.

Het tijdelijk opstellen van twee kanons van 7,5 cM. n°. 2 van Hr. Ms. *Noordbrabant* op Hr. Ms. *Bellona*.

Het aanbrengen van de electrische afvuur-inrichting bij de kanons van 15 cM. n°. 5 gesloten torens aan boord Hr. Ms. *Heemskerck*.

Het aanbrengen van eene palinrichting ter voorkoming van beschadiging der kijkers van de kanons van 15 cM. n°. 5 o. s.

Het aanmaken van eene palinrichting voor de kruk der transportschroef voor de kanons van 24 cM. toren aan boord Hr. Ms. *Heemskerck*.

Het wijzigen van de dekstukken in de schilden van 15 cM. aan boord Hr. Ms. *Kortenaer*.

Het aanbrengen van eene standplaats voor den opzetsteller der kanons van 15 cM. n°. 3, evenals dit is op Hr. Ms. *Heemskerck* bij de kanons van 15 cM. n°. 5 open schild.

Het maken en verbeteren van een ontwerp der vaste afvuur-inrichting voor kanons van 5 cM. op wiegaffuiten.

Het wijzigen van het voetstuk van drie stuks kijkeropzetten met draadraam van 15 cM. toren, en het aanbrengen op de kanons van 7,5 cM. aan boord Hr. Ms. *Bellona* en *Sperwer*.

Proefneming met een luchtdruktoestel bij het snelheidmeten met kanons.

Het herstellen van artillerie-materieel, behoorende tot den magazijnsvoorraad en van de in- en buiten dienst zijnde schepen en vaartuigen.

Het onderzoeken van geschut en affutage der buiten dienst gestelde schepen en vaartuigen.

2°. Van het personeel te Fort Oostoever:

Het nazien en onderhouden van de munitie der schepen en vaartuigen in reserve en van de havenverdediging; het voor zoover noodig sloopen en weder samenstellen dier munitiën.

Het behandelen der munitie van Hr. Ms. *Tromp*.

Voor Hr. Ms. *Heemskerck* werden springgranaten van 24 en 15 cM. gevuld, ter vervanging van gewone granaten van 24 en 15 cM., en van de kogels met kap van 15 cM. Verder werden de gewone en stalen patronen van 7,5 cM. vervangen door patronen van 7,5 cM. spring.

Voor twee schepen type *Kortenaer* werden de stalen granaten van 21 en 15 cM. gevuld met plastrotyl; een aanvang werd gemaakt met het vullen van kardoeszakken, schietkatoengaas van 17,5 K.G., met R.B.M. n°. 4, afkomstig van patronen scherpe van 15 cM. van Hr. Ms. *Koningin Regentes*, voor de kanons van 21 cM. A. n°. 1 aan boord Hr. Ms. *Evertsen* en *Kortenaer*.

Het instellen van een onderzoek naar den toestand der munitiën bij buitendienststelling van Hr. Ms. *Koningin Regentes*, *Noordbrabant* en *Piet Hein* en het behandelen van de munitie volgens de beschikkingen naar aanleiding der ingediende rapporten.

Het periodiek onderzoeken, nazien en luchten van het buskruit, behoorende tot den magazijnsvoorraad, geborgen te Willemsoord en Wieringen.

Het aanmaken van de munitiën benoodigd voor de schietoefeningen en proefnemingen.

Het reinigen van verschoten hulzen en van verschoten en teruggevonden granaten.

Het maandelijksch onderzoek van geweigerde patronen en slagdoppen.

's Rijks-werf te Hellevoetsluis.

Vak van Scheepsbouw.

Tot de gewone werkzaamheden, gedurende dit tijdvak verricht, behoorden hoofdzakelijk het voldoen aan de ingekomen aanvragen, het gereedmaken voor indienststelling, het uit dienst stellen en in conservatie brengen of houden der schepen.

In de beide droge dokken werden opgenomen 84 vaartuigen, waaronder 27 torpedobooten en 23 vaartuigen van het Loodswezen.

Op Hr. Ms. *Buffel* werd de zeildoeksche tent vervangen door een houten dak. Voor de Opleiding van J/M. kwamen de kotters *Vooruit*, *Boelen* en *Van Goens* wederom in dienst, na de noodige herstellingen en voorzieningen te hebben ondergaan, — bestaande voor Hr. Ms. *Boelen* en *Van Goens* tevens in het herstellen van de beloopen averij tengevolge van eene aanvaring.

Aan Hr. Ms. *Reinier Claeszen* werden voor gewoon onderhoud de noodige herstellingen verricht.

Torpedoboot *XII*, toegevoegd aan laatstgenoemden bodem, werd vervangen door torpedoboot *XVI* en door deze naar Nieuwediep overgebracht.

Op de in dienst-conservatie oplegde torpedobooten *G* 5 t/m. 8 werden, voor zoover nog niet aanwezig, de stations voor draadlooze telegrafie aangebracht. De bestaande roeren werden vervangen door roeren met grooter oppervlak, waarvan de frames werden geleverd door de Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij te Leiden.

Een aanvang werd gemaakt met het maken van eene langsversterking in het voorschip, ter hoogte van de oorlogsbergplaats.

Tengevolge van de aanvaring van Hr. Ms. *G* 5 werd het voorschip tot halverwege het volkslogies vernieuwd.

Van de torpedoboot *Empong* werd de wijziging van het voorschip beëindigd en werd deze boot voor den dienst in gereedheid gebracht.

Hr. Ms. torpedoboot *Makjan* was ook dit jaar weder in dienst voor de practische opleiding van adspirant-machinisten.

Het stoomloodstransportvaartuig *Frans Naerebout* werd als mijnenvisscher buiten dienst gesteld en na de noodig gebleken herstellingen weder aan het Loodswezen afgegeven.

De torpedobooten *Goentoer* en *Lamongan* werden verkocht, evenals de schoener *Suriname*.

Ter vervanging van de *Udur* werd voor de opleiding der adspirant-machinisten de kanonneerboot *Bulgia* ingericht door eene wijziging van het logies aan dek en vergrooting van het volkslogies.

De kanonneerboot *Havik* werd bestemd voor de opleiding der adelborsten te Nieuwediep, onderging daartoe belangrijke wijzigingen in de inrichting en werd daarna naar Willemsoord overgevoerd.

Van Hr. Ms. stoomschoener *Zeehond* werd het schroefraam en roer vernieuwd, het schip geheel geschraapt en voor vergelijkende proef geschilderd met DE WIT en RIEP's huidverf.

Het stoomloodstransportvaartuig *Zeemeeuw* werd na de noodige herstellingen aangewezen om dienst te doen voor het Loodswezen in het 3de district.

De stoomloodsvaartuigen N°. 4, N°. 7 en N°. 5 ondergingen achtereenvolgens hunne gewone jaarlijksche reparatie; N°. 4 en N°. 5 werden voorzien van eene 2de telegraaf en een 2den kanonpot voor een kanon van 3,7 cM.

Van de houten loodsvaartuigen werden gereed afgeleverd 3 schoeners, 3 kotters en 2 schokkers.

Een aanvang werd gemaakt met het vernieuwen van den voorsteven van loodskotter N°. 1, ten gevolge van eene aanvaring.

Het lichtschip N°. 5 onderging belangrijke voorzieningen o. a. eene nieuwe zinken huid en een station voor draadlooze telegrafie, waartoe een 3de mast werd ingericht en op den grooten mast een steng werd geplaatst. Voorts werden ingrijpende herstellingen uitgevoerd aan de heeteluchtmachines.

Veel werk leverde ook dit jaar wederom de reparatie en aanmaak van de lichte vaartuigen voor het Loodswezen.

Voor rekening van het Departement van Waterstaat werd het loopwerk van eene brug over het Voornsche kanaal, welke ten gevolge van eene aanvaring averij had beloopen, gerepareerd.

Met den gedeeltelijken wederopbouw van de in November 1910 afgebrande magazijnen op 's Rijks-werf werd een aanvang gemaakt.

Vak van Uitrusting.

De noodige werkzaamheden werden verricht tot het in conservatie opnemen van buiten dienst gestelde en tot het gereedmaken der in dienst komende schepen en vaartuigen.

Het overige materieel werd onderhouden volgens de voorschriften en de noodige herstellingen werden verricht aan tuig, artillerie- en torpedo-materieel en inventarisgoederen, terwijl zoo spoedig mogelijk werd vernieuwd hetgeen van de in reserve zijnde schepen was vernield door den brand in den nacht van 5 op 6 November 1910.

Voor den magazijnsvoorraad werden de artikelen, die onder eigen beheer gemaakt kunnen worden, vervaardigd; voor de in dienst zijnde schepen en voor de verschillende

diensten, als de Marinierskazerne te Rotterdam, de Marine-Machinistenschool, het Loodswezen, het Hospitaal en de Militaire Kustwacht, werden de noodige verstrekkingen en gevraagde werkzaamheden verricht.

Den 14den October 1910 werd Hr. Ms. *Raaf* uit dienst gesteld en de defensiesloepen Nos. 54, 61, 65 en 67 gingen respectievelijk 14 December, 6 October, 8 October en 6 October 1910 uit dienst.

Den 1sten November 1910 werd het stoomloodstransportvaartuig *Frans Naerebout*, welk vaartuig dienst deed als mijnenvisscher, uit dienst gesteld en weder in gereedheid gebracht voor zijne oorspronkelijke bestemming.

Den 23sten Maart 1911 werd Hr. Ms. *Empong* in dienst gesteld.

De ontwapende kanonneerboot *Vali* werd 13 April 1911 met eene particuliere sleepboot overgebracht naar Amsterdam, ten einde aldaar verbouwd te worden.

Hr. Ms. *Havik* werd, na gereedheid der inrichting voor instructieschip voor het Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord, den 13den Mei 1911 overgevoerd naar laatstgenoemde Directie.

Op 2 Mei 1911 werden Hr. Ms. *Bulgia* en de defensiesloep N°. 67, voor oefeningen van de Marine-Machinistenschool, in dienst gesteld; eerstgenoemd vaartuig werd op den 5den Augustus weder buiten dienst gesteld en de genoemde defensiesloep op dien datum ter beschikking gesteld van den commandant van Hr. Ms. *Schorpioen*.

De uit de sterkte afgevoerde schepen *Suriname*, *Goentoer* en *Lamongan* werden den 29sten Juni publiek verkocht.

Voor het Loodswezen werd het tuig der schoeners N°. 5, 8 en 12, der kotters N°. 1, 3, 4, 8 en 15 en der schokkers N°. 1 en 4 nagegaan en hersteld, zoo ook dat der stoomloodsvaartuigen N°. 3, 4, 5 en 7, der stoomloodstransportvaartuigen *Frans Naerebout* en *Zeemeeuw* en van het

lichtschip N°. 5, waarvan de inventaris tevens geheel werd nagezien en hersteld.

Ten dienste der Verlichting werden de verschillende gasboeien schoongemaakt en geschilderd.

Artillerie.

De artillerie-werkzaamheden bestonden in:

Het onderhouden van artillerie-inventarissen en -materieel van de schepen in reserve.

Het herstellen van artillerie-materieel van den magazijnsvoorraad en van de schepen en vaartuigen in dienst en in reserve en het aanbrengen van de noodige wijzigingen daaraan.

Het nazien van de munitiën, behoorende tot den magazijnsvoorraad en tot de inventarissen der schepen in reserve, benevens van deze laatste het ledigen en opnieuw vullen van gevulde granaten.

Het nazien en luchten van het buskruit, behoorende tot den magazijnsvoorraad en tot de inventarissen van schepen in reserve, opgeslagen in het buskruitmagazijn te Tien-Gemeten en in het hulpmagazijn aan de Brieller-poort.

Het nazien, onderhouden en verstapelen van projectielen in het projectielenmagazijn te Dordrecht en in de magazijnen en schepen in reserve op 's Rijks-werf.

Het herstellen van hulzen van verschoten patronen van 3,7 cM., idem tot geweer en tot geweer klein kaliber, benevens van patroonhouders en ledige wrijvingspijpjes.

Het reinigen en herstellen van hulzen van verschoten patronen van 5 cM.

Het wijzigen van daarvoor in aanmerking komende patronen scherpe van 3,7 cM. gew., glh., gd. en st. tot patronen scherpe exc. en het aanmaken van nieuwe patronen scherpe van 3,7 cM. gew., glh., gd. en st. voor de schepen.

Het wijzigen van de verstrekking ledige en gevulde

projectielen voor kanons van 28 cM. A. van Hr. Ms. *Draak* en *Matador*.

Het aanmaken voor den magazijnsvoorraad van bluschstangen, patronen scherpe tot revolver, vetlappen, kardoeszakken en de benoodigde zakken tot patronen van 5 cM. exc. en zakken voor losse patronen van 5 cM., benevens van springladingzakjes.

Het aanmaken van de benoodigde munitiën voor de schietoefeningen.

Het aanmaken van 1008 patronen scherpe van 3,7 cM. geweer voor de stoomloodsvaartuigen.

Het aanmaken voor Koloniën van 27000 patronen scherpe tot geweer klein kaliber.

Verslag betreffende de Herhalings- en Teekenschool aan 's Rijks-werf te Amsterdam.

1 October 1910—1 October 1911.

De cursus van 1 October 1910—1 April 1911 begon met 44 leerlingen op de herhalingsschool en 62 op de teekenschool; dit laatste cijfer in afwijking met het in het vorig verslag genoemde getal van 63 leerlingen voor den teekencursus, tengevolge van het wegblijven van één leerling bij den aanvang van de lessen.

Wegens het met vrucht doorloopen van den cursus voor herhalingsonderwijs werden afgevoerd 4 leerlingen, om andere redenen 7 leerlingen, terwijl 10 nieuwe leerlingen werden toegelaten, — zoodat de herhalingsschool op 1 April 1911 begon met 43 leerlingen.

Van de teekenschool werden met ingang van 1 April 13 leerlingen afgevoerd, waarvan 4 leerlingen den cursus met vrucht hadden doorloopen. Geplaatst werden 9 nieuwe leerlingen, zoodat de teekenschool op 1 April 1911 58 leerlingen telde.

Na afloop van den cursus 1 April—1 October 1911 konden van de herhalingsschool 7 leerlingen worden afgevoerd, die het onderwijs met vrucht hadden gevolgd, terwijl 11 leerlingen werden verwijderd wegens veelvuldig verzuim of om andere redenen.

Bij het eindigen van den teekencursus 1 April—1 October 1911 werden 6 leerlingen afgevoerd, die de lessen met vrucht hadden gevolgd, en 12 leerlingen om andere redenen.

Op de herhalingsschool werden 18 en op de teekenschool 11 leerlingen toegelaten, zoodat de herhalingscursus begon met 43 en de teekenschool met 51 leerlingen.

De lessen aan de herhalingsschool werden op denzelfden voet voortgezet. De school was verdeeld in 4 klassen; in elke klasse werd per week $6^1/_2$ uur onderwijs gegeven. Hiervan werd de meeste tijd besteed aan rekenen en vormleer, welk laatste vak alleen in de 3 hoogste klassen werd onderwezen. In alle klassen werd $^1/_2$ uur per week aan lezen besteed en in de laagste afdeeling ook $^1/_2$ uur aan schrijven.

De lessen in handteekenen konden wegens gebrek aan beschikbaren tijd der leerlingen niet worden voortgezet.

In den aard van het teekenonderwijs werd mede geene verandering gebracht.

Aan de teekenlessen werd deelgenomen door leerlingen, die de laagste klasse der herhalingsschool met vrucht hadden doorloopen, zoodat zij in de daaropvolgende klasse reeds eenige kennis van de vlakke meetkunde hebben verkregen, wanneer zij tot het teekenen van de meetkundige constructies zijn gevorderd.

De teekenschool was verdeeld in 2 afdeelingen, P en Q. In de eerste bevinden zich in hoofdzaak de scheepmakersleerlingen en in de tweede die der overige ambachten.

De schildersleerlingen wonen den teekencursus ook bij, doch tot aan het vakteekenen.

Het aantal lesuren bedraagt voor elk der beide klassen 4 per week, terwijl gedurende de maanden Juni, Juli en Augustus de teekenlessen werden gestaakt.

Over het algemeen gaven het gedrag en de ijver der leerlingen van de herhalingsschool alle reden tot tevredenheid; alleen was het voornamelijk voor de scheepmakersleerlingen door den dienst op de werf niet mogelijk geregeld de lessen te volgen.

De teekenlessen werden steeds druk bezocht en de gemaakte teekeningen gaven blijk van voldoende vorderingen.

Het onderwijzend personeel bleef met ijver en toewijding zijne taak vervullen.

Verslag omtrent het onderricht, gegeven aan de Burgeravondschool te Helder aan leerlingen van 's Rijks-werf te Willemsoord, gedurende den cursus 1910/1911.

Van de leerlingen van 's Rijks-werf, die den cursus der Burger-avondschool 1909/1910 hadden gevolgd, werden opnieuw ingeschreven 34 leerlingen, als volgt verdeeld: 1ste klasse 1, 2de klasse 11, 3de klase 10 en 4de klasse 12, terwijl voor den nieuwen cursus 1910/1911 zich aanmeldden 12 leerlingen, waarvan evenwel 4 wegens onvoldoende kennis moesten worden afgewezen. De 8 overige werden verdeeld: in de 1ste klasse 5, 2de klasse 2, 3de klasse 1.

Gedurende den cursus vertrokken uit de: 1ste klasse 1 (wegens ziekte), 2de klasse 1, 3de klasse 2 en 4de klasse 1, zoodat de cursus tot het einde gevolgd werd door 37 leerlingen en wel in de 1ste klasse 5, 2de klasse 12, 3de klasse 9 en 4de klasse 11.

Van de drie eerste klassen konden naar eene hoogere klasse worden bevorderd:

van de 1ste naar de 2de klasse 1,
van de 2de naar de 3de klasse 8,
van de 3de naar de 4de klasse 7,

terwijl van de 11 leerlingen der 4de klasse één wegens ziekte niet aan het eindexamen kon deelnemen en aan 5 het diploma werd uitgereikt.

Bij het einde van den cursus waren dus de 32 overige leerlingen over de verschillende klassen verdeeld als volgt: 1ste klasse 4, 2de klasse 5, 3de klasse 10, 4de klasse 13.

Verslag over den Teekencursus (1910/1911) aan 's Rijkswerf te Hellevoetsluis.

De cursus in handteekenen, die, evenals de vorige winters, werd gegeven door een onderwijzer van de Departementale Teekenschool der Maatschappij tot Nut van 't Algemeen, werd vanaf den 1sten October 1910 tot en met den 28sten Maart 1911 gevolgd door twee schildersleerlingen.

Het onderricht werd tweemaal per week gegeven, n.l. Dinsdags- en Zaterdagsavonds van 6—8 uur.

De aldaar vervaardigde teekeningen geven blijk, dat deze leerlingen het onderwijs aldaar met vrucht hebben gevolgd.

De cursus in rechtlijnig teekenen werd des Maandags- en Dinsdagsavonds van 7—9 uur gegeven, onder leiding van een teekenaar van 's Rijks-werf, vanaf den 3den October tot en met den 28sten Maart.

Aan den cursus namen deel 18 leerlingen, verdeeld in 5 groepen.

Tot de 1ste groep, bestaande uit hen, die den cursus voor de 1ste maal volgden, behoorden: 2 scheepmakersleerlingen van ploeg A, 2 scheepsbeschietersleerlingen, 1 smidsleerling, 1 werktuigmakersleerling.

Tot de 2de groep behoorden: 1 scheepmakersleerling, 1 gietersleerling en 1 zeilmakersleerling.

De 3de groep bestond uit: 1 werktuigmakersleerling.

De 4de groep bestond uit: 1 scheepmakersleerling van ploeg A, 2 idem van ploeg B, 1 werktuigmakersleerling en 1 blokmakersleerling.

De 5de groep bestond uit: 2 werktuigmakersleerlingen en 1 scheepmakersleerling van ploeg B.

De 1ste groep hield zich bezig met het maken van eenvoudige meetkundige constructies en teekeningen, ten einde met het teekengereedschap vertrouwd te raken.

De 2de groep teekende meer ingewikkelde figuren en projectie-teekeningen.

De 3de en 4de groep legden zich meer toe op vakteekenen naar gedane opmetingen en bestaande teekeningen.

De 5de groep ging voort zich verder te bekwamen in het maken van meer ingewikkelde vakteekeningen.

Het bezoek was, op enkele uitzonderingen na, geregeld en over het algemeen geven de uitkomsten van dezen cursus weder blijk van ijver en toewijding der leerlingen.

Scheikundig Laboratorium te Amsterdam.

In het tijdperk van 1 October 1910—1 October 1911 werden 4086 monsters onderzocht, waarvan de keuring de volgende resultaten gaf:

Benaming.	Gekeurd.	Afgek.	d.i. in %	Benaming.	Gekeurd.	Afgek.	d.i. in %
Metalen en metaallegeeringen.	374	58	15.5	Diverse verfstoffen, zuren, zouten, enz.	272	7	2.6
Boter.	290	—	—	Asbest-artikelen	69	—	—
Zout.	11	—	—	Papier.	45	—	—
Suiker.	15	—	—	Leder.	22	4	18.4
Rietsuikersiroop.	9	—	—	Kleedingstoffen.	169	1	0.6
Kaas.	195	24	12.3	Kardoeszijde en -saai, vilt.	13	1	7.7
Geconserveerde spijzen.	71	3	4.2	Onderscheidingsteekenen.	24	5	20.8
Vleeschextract.	2	—	—	Vlaggedoek.	14	—	—
Meel.	51	—	—	Zeildoek.	389	8	2.1
Gort.	10	—	—	Touw.	169	6	3.5
Capucijners.	17	—	—	Caoutchouc.	136	25	18.4
Wijn.	13	—	—	Petroleum.	452	5	1.1
Drinkwater.	18	3	16.7	Brandstofolie	25	—	—
Azijnessence.	5	—	—	Glycerine.	3	—	—
Limoensap.	9	—	—	Inkt.	8	—	—
Gemalen peper.	12	—	—	Gemethyleerde spiritus en alcohol.	6	1	16.7
Victualiën van binnengekomen schepen.	3	—	—	Benzine.	7	—	—
Thee.	2	—	—	Caustieke soda.	11	—	—
Koffie.	1	—	—	Phosphorcalcium.	2	—	—
Vaatwerk.	108	5	4.6	Calciumcarbid.	5	1	20.0
Zeep.	207	—	—	Steenkolen.	34	—	—
Minerale machine-olie.	262	3	1.1	Vloeibaar koolzuur.	3	—	—
Plantaardige en dierlijke oliën.	133	16	12.0	Thermometers.	19	6	31.6
Gemengde olie.	2	—	—	Vochtwegers.	2	—	—
Vaseline.	8	—	—	Glazen buisjes v. THOMSON's loodingtoestel.	5	—	—
Paraffine.	5	—	—	Urine.	1	—	—
Buskruit en explosieve stoffen.	292	—	—	Totaal. . .	4086	192	4.7
Loodwit.	7	—	—				
Zinkwit.	15	—	—				
Zinkgrijs	11	5	45.5				
Menie.	20	6	30.0				
Rozenobelgoud.	3	—	—				

De metalen en metaallegeeringen bestonden uit:

Benaming.	Gekeurd.	Afgek.	d.i. in %	Benaming.	Gekeurd.	Afgek.	d.i. in %
Bronssoorten.	41	5	12.2	Witmetaal.	30	8	26.7
Phosphorbrons.	30	7	23.3	Mangaanbrons.	2	—	—
Geelkoper.	76	27	35.5	Goud op knoopen.	8	—	—
MUNTZ' metaal.	1	—	—	Zilver „ „	1	—	—
Naval brass.	9	3	33.3	Zink.	21	—	—
Compositiekoper.	8	—	—	Nikkel.	7	2	28.6
Deltametaal.	21	1	4.8	Nikkelstaal.	20	—	—
Tafelzilver.	7	1	14.3	Platina.	1	—	—
Roodkoper.	20	—	—	Lood.	2	—	—
Tin.	30	3	10.0	Aluminium.	5	—	—
Phosphortin.	6	—	—	Aluminiumbrons.	19	1	5.3
Soldeer.	5	—	—	Cadmium.	1	—	—
Kwikzilver.	3	—	—				
				Totaal. . .	374	58	15.5

De verrichte onderzoekingen geven tot de volgende opmerkingen aanleiding:

De afgekeurde bronzen voldeden niet aan de verlangde samenstelling door te hoog loodgehalte: 1.0—5.8 pct., in plaats van sporen.

Hetzelfde was het geval bij de phosphorbronzen, waar bij de afgekeurde het loodgehalte 1.1—2.1 pct. bedroeg.

Bij de geelkopers kwam het weder herhaaldelijk voor, dat het kopergehalte te laag was: 58.6—67.5 pct. in plaats van 68.71 pct.

Naval brass had ook tweemaal een te laag kopergehalte en eenmaal werd in plaats daarvan geelkoper geleverd.

Z.g. Mammouthbrons bleek een soort Deltametaal te zijn, bestaande uit 54.4 pct. koper, 1.4 pct. ijzer, 0.4 pct. aluminium, een spoor tin en de rest zink; één Deltametaal had een te hoog kopergehalte, n.l. 67.1 pct. in plaats van pl.m. 60 pct.

Een verzilverde messenlegger bevatte slechts 1.1 pct. zilver in plaats van minstens 5 pct.

De afkeuringen van tin betroffen loodhoudende vertinsels van kombuisketels.

De nikkelhoudende witmetalen voor hengsels, sloten, deurknoppen enz. voldeden weder herhaaldelijk niet aan de verlangde samenstelling, voornamelijk door te laag nikkel- en te hoog loodgehalte. Onder de metallieke pakkingen kwamen gedurende dit jaar metaallegeeringen voor van zeer afwijkende samenstelling. Gewoonlijk bestaan deze uit tin, antimoon en koper; nu werden o. a. de volgende gevonden:

	Koper.	Lood.	Nikkel.	IJzer.	Zink.	Tin.
I.	57.3 pct.	26.7 pct.	16.0 pct.	spoor.	—	—
II.	53.0 „	12.0 „	14.2 „	0.7 pct.	18.8 pct.	0.9 pct.
III.	56.7 „	37.4 „	4.1 „	0.2 „	0.7 „	0.7 „

„Stone Navy White Bronze" bestond eenmaal uit 73.8 pct. tin, 6.2 pct. antimoon, 5.7 pct. koper en 13.8 pct. lood, een andermaal uit 74.7 pct. tin, 6.4 pct. antimoon, 3.6 pct. koper en 15.3 pct. lood.

Twee z.g. nikkelen deksels voor kombuisketels bezaten de samenstelling van argestaan met 60.5 pct. koper, 20.4 pct. zink, 18.0 pct. nikkel en 0.1 pct. lood. Later werden werkelijk nikkelen deksels geleverd.

Onder de nikkelstalen kwamen driemaal chroomnikkelstalen voor met 2.6—2.9 pct. nikkel en 0.7—0.8 pct. chroom.

De legeering „Duralumin" bleek te bestaan uit aluminium met 3.7 pct. koper, 1.6 pct. ijzer, 0.7 pct. silicium en sporen mangaan en koolstof. Een aluminiumbrons bevatte slechts 6.0 pct. aluminium in plaats van 10 pct.

Het metaal cadmium was zeer zuiver en bevatte slechts als verontreinigingen: 0.2 pct. zink, 0.1 pct. lood en een spoor ijzer.

Bij Edammer kaas kwam het dertien maal voor, dat het vetgehalte in de droge stof te laag was voor vette kaas, n.l. 31.5—37.2 pct. in plaats van 40 pct.; bij Stolksche kaas zesmaal met een vetgehalte van 36.1—37.5 pct.

Van de geconserveerde spijzen was een blik met spinazie niet volgens voorschrift van binnen gevernist en bevatten twee blikken met mosterd van binnen loodhoudend soldeer. Twee monsters stokvisch bezaten een eiwitstofgehalte van 72.1 en 73.0 pct. en 18.7 pct. vocht.

Bij het meel, dat steeds uit zuiver tarwemeel bestond, varieerde het vochtgehalte tusschen 11.7 en 14.9 pct., het eiwitstofgehalte tusschen 10.6 en 15.3 pct. en het aschgehalte tusschen 0.2 en 0.9 pct.

Capucijners, die gedroogd heetten, bezaten een vochtgehalte van 17.4 pct.; de droging had derhalve niet veel resultaat opgeleverd,

Een monster gedistilleerd water gaf bij indamping een residu van 50 m.gr. per liter en was derhalve niet voldoende zuiver; twee monsters drinkwater bevatten sporen koper.

Een monster limoensap bevatte 317 m.gr. salicylzuur per liter.

De victualiën der binnengekomen schepen bevonden zich steeds in zeer goeden staat.

Bij vaatwerk kwam het vijfmaal voor, dat soldeersel en vertinsel loodhoudend waren; een olie- en azijnstel en een zuurstel bestonden, in plaats van geheel uit Brittanniametaal, gedeeltelijk uit lood.

Van de monsters zeep werd bij twee monsters witte zeep korting toegepast wegens te laag vetzuurgehalte.

Onder de minerale oliën kwam eene cylinderolie voor, die geene cylinderolie, maar eene krukpenolie bleek te zijn, en eene andere, die niet zuurvrij was en te laag ontvlammingspunt bezat. Voor inwendige smering van motoren is eene olie ingevoerd, die een ontvlammingspunt van 300° C.

moet bezitten; tweemaal voldeed zij niet aan dezen eisch.

De „Vacuum Dartford Refrigerating Oil" bestond uit eene zuivere minerale olie, die bij — 20° C. geheel vloeibaar bleef en de eigenschappen bezat van oleonaphta N°. II.

Van de plantaardige oliën waren acht monsters verdikte raapolie vervalscht met 14.8—16.0 pct. minerale olie en een monster gekookte lijnolie met harsolie. Een monster golfstillende olie bevatte slechts sporen foeselolie en slechts 17.6 pct. oliezuur in plaats van 60 pct. Een monster reuzel was geheel bedorven en bevatte 74.6 pct. vrij zuur, berekend op oliezuur.

Het onderzoek van de buskruitsoorten, die in Indië en op de schepen in tropische gewesten bewaard worden, gaf bevredigende uitkomsten; slechts drie monsters moesten wegens te veel verminderde stabiliteit worden afgekeurd.

Vijf monsters zinkgrijs waren te laag van zinkgehalte, n.l. 71.8—75.9 pct. in plaats van 80 pct.

Minerale terpentijn, een petroleum-distillaat, dat ongeveer het kookpunt van gewone terpentijn moet bezitten en voor aanmaken van verschillende verfsoorten bruikbaar is, was driemaal te hoog van kookpunt en te weinig vluchtig. Een monster gewone terpentijn was onzuiver en niet geheel vluchtig. Een monster Engelsch rood bezat slechts een ijzeroxyde-gehalte van 69.0 pct. en was verontreinigd door krijt; carbolineum bezat eenmaal een te laag ontvlammingspunt. „Mill's Equipment Cleaner", een poeder tot het schoonmaken van equipementsstukken, bestond uit een mengsel van gips, krijt, groene aarde en zwartsel en had eene neutrale reactie. Verschillende huidverven werden onderzocht en werden hierin weder kwik, arsenicum en koper als giftstoffen en benzine en lichte steenkolenteerolie als vluchtige bestanddeelen gevonden. Het preservatief „Euréka", vroeger aangemaakt met benzine, bleek nu te bestaan uit paraffine en iets naphtaline, opgelost in tetra-

chloorkoolstof en was derhalve veel minder brandbaar geworden. Vier monsters „Eisenglasurit" konden gerekend worden tot de sneldrogende verfsoorten. Eene soldeerpasta bestond uit een mengsel van vaseline en choorzinkoplossing. Vier monsters carborundumbloem bleken te bestaan uit siliciumcarbid met een vochtgehalte van 0.1—0.2 pct. en een gloeiverlies van 0.0—0.7 pct. Een isolatie-band bestond uit katoenen band, doortrokken met caoutchouc-oplossing, en was zuurvrij.

Eene boorolie „Glückauf Kühlmittel" was een mengsel van minerale olie, eene kali-zeep en water. Een monster creosootolie bleek geheel te bestaan uit een mengsel van kresolen. Vier monsters Bauxite-cement bestonden alle uit het mineraal Bauxite, meer of minder verontreinigd door ijzeroxyde en kiezelzuur.

Eene pakkingstof „Herculit" was gevormd uit lagen asbestpapier, vastgekleefd met caoutchouc-oplossing en zwart gekleurd door graphiet.

Twee monsters gesmart leder waren niet gaar gelooid; chroomleder bevatte eenmaal 4.2 pct., een andermaal 2.1 pct. chroomoxyde.

Van de monsters kleedingstoffen bestond een zwart zijden koord geheel uit katoen in plaats van omgeven te zijn door zijden draad.

Een monster bruin vilt voor buskruitkisten was niet zuurvrij.

Goud galon had vijfmaal een te laag goud- en zilvergehalte.

Van de monsters zeildoek bezaten vier monsters karldoek en vier monsters everdoek een te laag gehalte aan extractiefstoffen.

Het geteerde touw was zesmaal te hoog van teergehalte, nam. 17.5—25.0 pct. in plaats van 12—15 pct.

Van de monsters caoutchouc werden achttien wegens te

hoog aschgehalte en te hoog verlies bij de extractproef en zeven alleen om de laatste reden afgekeurd. Twee monsters eboniet bezaten een aschgehalte van 3.3 en 3.4 pct., 2.3 en 2.0 pct. vrije zwavel en 11.7 en 16.7 pct. caoutchouc-harsen.

Drie monsters Russische petroleum waren te laag van ontvlammingspunt en één was geel van kleur en slecht gezuiverd; een monster zware minerale lampenolie was verontreinigd door vette olie. Vijf monsters Amerikaansche petroleum bezaten een soortelijk gewicht van 0.815 en een ontvlammingspunt van 40° C.; een monster „Pharoline" een soortelijk gewicht van 0.812 en een ontvlammingspunt van 30° C.

Eene Engelsche brandstofolie voor Dieselmotoren geleek op een petroleum residu, maar was bij 0° C. dik vloeibaar en bij —10° C. nagenoeg geheel vast en derhalve niet geschikt voor wintergebruik; eene Oostenrijksche vetgasolie voor Dieselmotoren bezat een soortelijk gewicht van 0.875, een ontvlammingspunt van 129° C., eene verbrandingswarmte van 10854 caloriën en bleef bij 0° C. dun vloeibaar.

Een monster alcohol was te laag van gehalte, nam. 94.6 pct. in plaats van 96 pct.

Calciumcarbid was eenmaal verontreinigd door phosphorcalcium; twee andere gaven het hooge gehalte van 297 en 301 Liter acetyleen per K.G.

Briquetten bestonden uit steenkolenpoeder, samengekleefd met 4.8—8.9 pct. pek.

Van de thermometers werden er vijf afgekeurd wegens foutieve aanwijzing en één was defect.

Voor den geneeskundigen dienst werd eens urine op suikergehalte onderzocht.

Belangrijke werkzaamheden en leveringen door particulieren.

Met betrekking tot de werkzaamheden en leveringen, welke aan particulieren werden opgedragen, zij vermeld dat onder meer gecontracteerd werd met:

de Gezamenlijke Buskruitmakers van Noord-Holland, Utrecht en Zeeland, voor omwerking en levering van buskruit;

de firma Fr. Krupp A. G. te Essen, voor de levering van granaten;

de firma Wolff & Co. te Walsrode, voor de levering van schietkatoen en ladingen tot verspermijnen;

de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel te Amsterdam, voor de levering van lanceerinrichtingen voor de torpedobootjagers *Bulhond* en *Jakhals*;

de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmateriaal te Amsterdam, voor de levering van onderdeelen voor verspermijnen;

de firma Wiener & Co te Amsterdam, voor de levering als boven;

de Gezamenlijke Buskruitmakers van Noord-Holland, Utrecht en Zeeland, voor de levering van rookvrij buskruit;

de firma Fr. Krupp A. G. te Essen, voor de levering van artillerie-materieel;

de Kon. Maatschappij „de Schelde" te Vlissingen voor de uitvoering van herstellingen aan de stoomwerktuigen van Hr. Ms. *Koningin-Regentes*;

de firma Whitehead & Co. te Fiume, voor de levering der torpedo's voor Hr. Ms. torpedobootjagers *Bulhond* en *Jakhals* en Onderzeeboot *III*;

de Arnhemsche Stoomsleephelling Maatschappij te Arnhem, voor de vervaardiging en gedeeltelijke uitrusting van een motor-gastransportvaartuig voor het Loodswezen;

de Naamlooze Vennootschap Machinefabriek en Scheeps-

werf van P. Smit Jr. te Rotterdam, voor de vervaardiging van de stoomwerktuigen voor het stoomloodsvaartuig no. 10;

de Koninklijke Maatschappij „de Schelde" te Vlissingen, voor den bouw van twee torpedobootjagers type *Wolf* en *Fret*;

de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw „Fijenoord" te Rotterdam, voor de vervaardiging als boven.

Ten behoeve van den Indischen dienst werd in het tijdperk October 1910—1911 o. m. gecontracteerd met:

de firma Whitehead & Co. te Fiume, voor de levering van onderdeelen voor torpedo's;

de Gezamenlijke Buskruitmakers van Noord-Holland, Utrecht en Zeeland, voor de levering van rookvrij buskruit;

de firma F. Krupp A. G. te Essen, voor de levering van artillerie-materieel;

de Koninklijke Maatschappij „de Schelde" te Vlissingen, voor de vervaardiging eener onderzeeboot;

de firma Wiener & Co. te Amsterdam, voor de levering van patroondoozen;

de firma Whitehead & Co. te Fiume, voor de levering van torpedo's.

In het tijdperk van 1 October 1910—1 October 1911 werden met betrekking tot het materieel de volgende maatregelen en beschikkingen genomen.

Algemeene maatregelen.

Beproeving afstandmeter (navigatie-) aan boord van torpedobooten. (Zie vorig jaarboek blz. 116). Naar aanleiding van de uitkomsten, verkregen bij de beproeving van een navigatie-afstandmeter aan boord van een der torpedobooten, waarbij is gebleken dat de trillingen der boot gedurende de vaart voor de waarnemingen te hinderlijk zijn, is be-

paald, dat dit instrument niet aan boord van torpedobooten zal worden verstrekt.

Verstrekking van motorsloepen aan boord. (Zie de jaarboeken 1908/09 en 1909/10, blz. 122 en 116.) De in het jaarboek 1908/09 bedoelde motorsloep is met gunstigen uitslag beproefd en aan boord Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* verstrekt.

Indicateurkoppeling van Boven. (Zie vorig jaarboek blz. 116.) In de verkregen resultaten bij de beproeving van dezen toestel is vooralsnog geene aanleiding gevonden tot invoering daarvan ten behoeve van torpedoboot-machines.

Beproeving van trotyl. (Zie vorig jaarboek blz. 116.) De in het vorig jaarboek vermelde beproevingen van trotyl zijn thans beëindigd.

Dokken van torpedobooten met gedeeltelijk en zelfs geheel gevulde kolenruimen. (Zie vorig jaarboek blz. 117.) In het vorig jaarboek werd als een voorloopige maatregel vermeld de beschikking, waarbij bepaald werd, dat in dienst zijnde torpedobooten bij periodieke dokkingen hunne kolenruimen niet meer behoeven te ledigen en dat zij in spoedeischende gevallen zelfs met geheel gevulde kolenruimen in het dok kunnen worden opgenomen. Naar aanleiding van nog nader genomen proeven is thans definitief vastgesteld, dat in spoedeischende gevallen de torpedobooten type *Ophir* en type *A-K* met tot zelfs geheel gevulde kolenruimen mogen worden gedokt, doch dat overigens zooveel doenlijk de dokkingen en het kolenladen van in dienst zijnde booten van dat type zoodanig zullen worden geregeld, dat bij dokking de ruimen voor niet meer dan de helft zijn gevuld.

Identiteitsplaatjes. Ten einde in oorlogstijd gesneuvelde of omgekomen personen te kunnen herkennen, zijn voor het personeel der Marine identiteitsplaatjes ingevoerd, aan een koordje om den hals te dragen.

Lekstoppers. Tot het stoppen van gaten in de buitenhuid van schepen zullen aan boord van de oorlogsschepen stellen lekstoppers worden verstrekt, elk stel bestaande uit drie stuks van verschillende grootte.

Bitumen-solutie. Ter vervanging van menie wordt aan boord van enkele vaartuigen een proef genomen met het gebruik van bitumen-solutie (Brigg's Tenax), voornamelijk voor kolenbunkers, op de bovenzijde van den dubbelen bodem en het vlak van ketelruimen en machinekamers.

Gasseinlantaarns. Eene beproeving is aan boord van enkele schepen gehouden betreffende het gebruik van acetyleen-lantaarns als nachtseinmiddel. Naar aanleiding van de gunstige uitkomsten, hiermede verkregen, is bepaald dat deze lantaarns zullen worden verstrekt aan boord van het materieel der zeemacht, dat niet voor diensten buitengaats bestemd is.

Stoomsloep van 30 voet, gewijzigd model. Een stoomsloep van 30 voet van gewijzigd model (vergroot model 28 voet) is aangebouwd en aan boord Hr. Ms. *Heemskerck* in beproeving genomen. De sloep bleek goed te voldoen. Nadat nog eenige wenschelijk gebleken verbeteringen zijn aangebracht, voldoet zij thans zeer goed.

Ook op de stoomsloep van 28 voet aan boord van genoemden bodem zijn naar aanleiding hiervan overeenkomstige wijzigingen gemaakt, welke zeer doelmatig blijken te zijn.

Huidverf Rappard. Eene proef wordt genomen met eene door den Marine-ingenieur Jhr. M. Rappard samengestelde huidverf; de aanvankelijke resultaten van deze proef zijn zeer gunstig.

Stoomwezen.

Kolenproefinstallatie. (Zie vorig jaarboek blz. 118.) De proefneming met Cardiff-kolen werd beëindigd. De later

met Ombilin-kolen te verkrijgen uitkomsten zullen met de thans verkregen gegevens vergeleken worden. De geheele inrichting werd verscheept ten einde opgesteld te worden aan de Emmahaven.

Roosterijzers. (Zie vorig jaarboek blz. 118.) Als resultaat van de gehouden beproeving zullen voortaan roosterijzers gebruikt worden van „Hartguss"-kwaliteit.

Een standaard-model voor pantserschepen is ingevoerd.

Olie stoken. Bij de vier thans in aanbouw gebrachte torpedobootjagers zal de voorketel ingericht worden tot het stoken met uitsluitend ruwe olie of mazout.

Duitsche kolen en briquetten. (Zie vorig jaarboek blz. 118.) Het stoken van Duitsche kolen gaf onbevredigende uitkomsten. Het verbruik was hooger, de rook meer en de benoodigde arbeid grooter dan bij Cardiff-kolen. De proeven met die brandstof werden gestaakt.

Briquetten van het Duitsche merk „E—T" gaven daarentegen aan boord van torpedobooten zeer gunstige resultaten.

Een aanvang werd gemaakt met de beproeving van Limburgsche briquetten. Die van het merk „Vesta" bleken bruikbaar te zijn, voldeden evenwel minder dan bovengenoemde Duitsche briquetten.

Motoren. (Zie vorig jaarboek blz. 119.) Aan de toepassing van motoren werd uitbreiding gegeven. Onderzocht werd in hoeverre ook andere motoren dan het oorspronkelijk type „Kromhout" in aanmerking kunnen komen voor het gebruik als hulpwerktuigen en ter voortstuwing van kleine vaartuigen.

Stookkloksignalen. (Zie vorig jaarboek blz. 119.) De torpedobootjagers worden alle voorzien van klokseintoestellen ten dienste van het stoken.

Staaldraadbezems voor waterpijpen. Staaldraadbezems tot inwendig schoonmaken van waterpijpen voldeden aan boord Hr. Ms. pantserschip *De Zeven Provinciën* beter

dan baleinen bezems. De proef zal op ruimere schaal voortgezet worden.

Vervanging glycerine door oleo-naphta II. In beproeving is genomen oleo-naphta II tot smering van de lederen pakking bij compressors voor verkoelingsmachines; dit ter vervanging van de veel duurdere glycerine.

Bekleedingsstof voor stoomketels enz. Als bekleedingsstof voor stoomleidingen en stoomketels zal aan boord Hr. Ms. *Koningin Regentes* „Newall's Magnesia" worden gebruikt, in plaats van „Asbestos".

Vermogen Hr. Ms. De Zeven Provinciën. Bij Ministerieele beschikking werd bepaald, dat als uiterst vermogen van Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* gerekend moet worden op 8000 I. P. K.

Turbines of zuigermachines voor torpedobooten. (Zie vorig jaarboek blz. 119.) Uit een te dier zake ingesteld onderzoek is gebleken, dat wegens de hooge temperatuur van het zeewater in de tropen, waardoor een minder goed ijdel kan verkregen worden, vooralsnog de toepassing van turbines als voortstuwingswerktuigen aan boord minder raadzaam voorkomt.

Uitkomsten der vollekracht- en bijbehoorende stoomproeven, in Nederland gehouden na oplevering van machines en ketels, gedurende het tijdvak van dit jaarverslag.

Datum.	Naam van het schip.	Duur.	Omw. p. min.	Vaart in mijlen.	I. P. K.	Gem. diepgang in M.	Spoed der schroeven in M.	Brandstof in K.G. p. u. per I. P. K.	*Opmerkingen.*
1911.									
—									
19 Januari	Torpedobootjager *Fret*	3 uur	402	29.675	8455	1.827	2.725	+ 0.95	Na oplevering als nieuw.
26 „	„ *Wolf*	3 uur	401.5	30.086	8227	1.827	2.706	+ 0.95	„ „ „ „
1 Maart	Stoomloodsvaartuig *No. 9*	4 uur	139.8	11.17	572	3.36	3.038	0.924	„ „ „ „
18 Juli	Gouv.stoomschip *Zwaluw*	4 uur	166.9	12.41	1140	3.—	3.01	0.68	„ „ „ „

Artillerie.

Bij Artillerie circulaire n°. 25 werden bekend gemaakt eenige wijzigingen in het reglement op de schietoefeningen met de revolver. Gelijktijdig werd bij Min. res. van 28 November 1910, S/B, D, n°. 70, ingevoerd eene inrichting voor het plotseling doen te voorschijn komen van een kopschijf, overeenkomstig het ontwerp van den commandant van Hr. Ms. *Bellona*.

Bij Min. res. van 9 December 1910, D, n°. 78, werd aan boord van Hr. Ms. *Heemskerck* in beproeving gegeven een binocle met 15-voudige vergrooting in plaats van de binocle met zesvoudige vergrooting, welke aan boord van dat schip reeds in beproeving was. Hoewel deze laatste goed voldeed, bleek het gewenscht voor het juist observeeren der aanslagen op groote afstanden over een machtiger kijker te kunnen beschikken.

De kijker met 6-voudige vergrooting werd opgezonden naar Indië om aldaar eveneens op de vloot beproefd te worden.

Daar het geweven goed der draagbare wapenen na eenig gebruik vettig wordt en daardoor een minder oogelijk voorkomen krijgt, wordt eene proef genomen met „Mill's equipment cleaner" (Min. res. van 30 Januari 1911, D, n°. 64).

Ten einde de groote kosten van het opzenden van munitiën voor de schietoefeningen naar West-Indië te verminderen, werd bij Min. res. van 10 Februari 1911, D, n°. 68, besloten de patronen, scherpe van 7.5 c.M. exc. voor de schietoefeningen, in den vervolge te Curaçao te doen aanmaken, waartoe aldaar noodig is eene handpers tot gereedmaken en sloopen van scherpe patronen van 7.5 c.M. en 7.5 c.M. s'-aut. Het voor drie jaar naar West-Indië vertrekkende schip (Hr. Ms. *Zeeland*) zal nu bij vertrek uit Nederland de noodige bestanddeelen tot aanmaak dezer patronen medenemen.

Reeds vroeger was door den toenmaligen commandant van Hr. Ms. flottielje-vaartuig *Serdang* de aandacht gevestigd op de goede kwaliteiten van de Italiaansche trompet. In verband met het in het algemeen verre van gunstig oordeel over de thans bij de Marine in gebruik zijnde hoorn, werd daarin aanleiding gevonden alsnog de Italiaansche trompet in beproeving te doen nemen.

Tevens werd nog de aandacht gevestigd op de Fransche trompet en de beproeving daarvan door den inspecteur van het korps mariniers aanbevolen. Bij Min. res. van 3 April 1911, D/B, n°. 67, werden beide soorten in beproeving genomen. Deze proeven aan boord van Hr. Ms. wachtschip en Hr. Ms. *Heemskerck*, alsmede bij de afdeelingen mariniers genomen, leidden er echter toe de Fransche of Italiaansche trompetten *niet* in te voeren.

Door den commandant van Hr. Ms. *Bellona* en den luitenant ter zee der 1ste klasse C. F. Steffelaar werd eene vaste afvuurinrichting voor de kanons van 7.5 c.M. ontworpen. Na genomen proeven werd het ontwerp van laatstgenoemde aangenomen en zal dat geleidelijk bij alle kanons van 7.5 c.M. op wiegaffuit worden aangebracht, zooals reeds heeft plaats gehad aan boord Hr. Ms. *Heemskerck*, *Tromp*, *Noordbrabant*, *Bellona*, *Sperwer* en *Gelderland*.

Door den 1ste luitenant der mariniers C. J. O. Dorren, in vereeniging met den geweermaker K. Woldendorp, werd eene inrichting uitgedacht voor de richtoefeningen met het geweer.

Bij deze inrichting wordt geene munitie gebruikt, doch springt eene stalen naald ongeveer 1 d.M. buiten den loop uit, treft een binnen dien afstand geplaatst schijfje en prikt er een gaatje in, waarna de naald zich onder de werking van eene veer oogenblikkelijk weer terug trekt binnen den loop. Deze prikken geven dus aan de mate van juist „afkomen" van den schutter, aangezien alle toe-

vallige afwijkingen van een projectiel in zijne baan hierbij geëlimineerd zijn. Daar deze inrichting practisch en eenvoudig is en beter dan de oude richtoefeningen met het driehoekje, werd die bij Min. res. van 24 April 1911, D, n°. 52 nader in beproeving genomen. De bestaande nachtrichtmiddelen voor de kanons van 7.5 c.M. op schuifaffuit voldoen niet ten volle aan de eischen. Op velerlei wijze werd reeds getracht daarin verbetering te brengen, doch aan alle wijziging kleefden bezwaren van min of meer overwegenden aard. Thans worden proeven genomen om door middel van radium-zinksulfaat twee lichtende punten te verkrijgen en hoopt men op die manier eene goede en eenvoudige oplossing van het vraagstuk te verwerven.

In navolging der reeds bestaande werktuigen voor de kanons van 5 tot en met 24 c.M. werden ook bij het kanon van 28 c.M. keuringswerktuigen voor den goeden stand der richtmiddelen ingevoerd.

De toestellen tot het houden van oefeningen met geweerschiet-inrichting op een beweeglijk opstellingsvlak, bij de Hors opgesteld, niet meer voor herstelling vatbaar en tevens van verouderde constructie zijnde, zullen weldra door andere vervangen worden.

Daar het zeer groote aantal schoten, afgegeven met de geweerschiet-inrichtingen (soms 1000 of meer per dag) aanleiding gaf tot uitschieten van den loop en door de groote warmte de laden somtijds begonnen te schroeien of te verkolen, werden bij Min. res. van 28 Juni 1911, D/B/S, n°. 63, afzonderlijke loopen voor de geweerschietoefeningen ingevoerd.

Daar de lenzen-combinatie der kijk-richtmiddelen niet voldoet bij het gebruik der geweerschiet-inrichting, omdat bij deze korte afstanden het door het objectief gevormde beeld van de schijf niet meer samenvalt met het draden-kruis en men dus bij de bewegingen van het oog voor de

oculair-opening schijfbeeld en dradenkruis ten opzichte van elkaar ziet bewegen, werden aan boord van Hr. Ms. *Hertog Hendrik* proeven genomen met eene aanvullingslens, geplaatst voor het objectief bij de geweerschietinrichting der kanons van 24 en 25 c.M.

Deze proefneming leidde er toe dergelijke lenzen eveneens te verstrekken voor de geweerschiet-inrichtingen aan boord van Hr. Ms. *De Zeven Provinciën*, *De Ruyter* en *Tromp*.

Voor oefening van het personeel aan boord van Hr. Ms. *Zeeland* werd eene eenvoudige vuurleiding-installatie en tijdklok aangebracht.

Den 12den September werden schietproeven genomen met het kanon van 7,5 cM. s.-aut. en als doel gebruikt de torpedoboot *XII*. De beschieting had plaats op ongeveer 1370 M. afstand en had ten doel de uitwerking der springgranaten van 7,5 cM. op torpedobooten na te gaan. Deze proeven werden bijgewoond door eenige officieren der landmacht en van het Indisch leger en zullen in het voorjaar van 1912 worden voortgezet.

Door den scheikundige der Marine is een toestelletje uitgedacht „Onderzoeker tot patronen", bestaande in hoofdzaak uit een glazen buisje, waarin aan een platinadraadje is opgehangen een stukje diphenylamine-papier. Het wordt geplaatst op de opening voor den slagdop, zoodat de ontwijkende gassen kunnen intreden. Wanneer binnen ééne minuut het diphenylamine-papier geene reactie vertoont, mag daaruit worden opgemaakt, dat zich in de patroon geen buskruit in zelfontleding bevindt. In het omgekeerde geval moet de patroon dadelijk geopend en de inhoud onderzocht worden. Met dit toestelletje kan men zich gemakkelijk een oordeel vormen over den toestand van het kruit der patronen in de munitie-bergplaats.

Bij contract, goedgekeurd bij Min. res. van 11 October 1911, D, n°. 70 zullen bij de Marine worden ingevoerd

semi-automatische kanonnen van 10,5 c.M. L/50, bestemd voor de in aanbouw zijnde pantserbooten.

Verder werden in den loop van het jaar aangeschaft, behalve magazijnsvoorraden, twee kanons van 5 c.M. L/55 s'-aut., met bijbehoorende nachtrichtmiddelen en accumulatoren-batterijen, bestemd voor een der klein-model mijnenleggers.

De noodige herstellingen en wijzigingen aan het materiaal werden uitgevoerd, zooals bijv.: herspaninrichting voor de kanons van 24 c.M., 15 c.M. en 7.5 c.M. aan boord van Hr. Ms. *Koningin Regentes*; veerende draaginrichting der tappen bij de kanons van 24 c.M. en 15 c.M. aan boord van Hr. Ms. *Koningin Regentes*; wijziging der electrische afvuurinrichting aan boord van Hr. Ms. *Koningin Regentes*; electrische afvuurinrichting aan het handwiel der elevatieinrichting der kanons van 15 c.M. aan boord van Hr. Ms. *Heemskerck*; en vele andere kleine herstellingen of wijzigingen.

Bij Min. res. van 24 Augustus 1911, D, n°. 35, werden de pyrotechnische lichten afgeschaft.

Voor de springgranaten van 5 c.M. werd een nieuw model schokbuis (schokbuis n°. 4) ingevoerd, waarbij als veiligheid tegen ontijdig werken gebruikt wordt een korrel zwart buskruit, welke moet opgebrand zijn alvorens de buis geactueerd is.

Proeven op het gebied der artillerie aan boord Hr. Ms. „Bellona".

Behalve verschillende keuringen van nieuw buskruit, herkeuringen van ouder kruit en eene keuring van staalplaten voor gierschijven, werden de volgende proeven enz. genomen:

1°. Wederom werd (in Mei 1911) geassisteerd bij het nagaan der uitwerking van springende springgranaten op torpedoladingkamers gevuld met trotyl.

2°. De beproeving der automatisch-telescopische richtmiddelen, ont-

worpen door den luitenant ter zee der 1ste klasse J. C. VAN ITERSON, werd beëindigd.

De beproeving leidde tot het constateeren van te veel bezwaren voor gebruik van het instrument in de practijk.

3°. De voor den dienst afgekeurde torpedoboot *XII* werd beschoten met springgranaten, ten einde de werking der schokbuizen (buis, schok n°. 3 gd.) en de uitwerking der granaten op eene torpedoboot na te gaan.

Deze proeven zullen nog worden voortgezet. Tot nog toe gaven zij in het kort als resultaat, dat, toen de boot uit een kanon van 7,5 cM. n°. 2 op 1370 M. (gemeten) afstand op 1½ streek voorin beschoten werd met springgranaten n°. 2, na het inschieten (2 schoten) de 1ste granaat pl.m. 15 M. vóór de boot aansloeg en sprong, de springstukken een man dekspersoneel verwondden en eenige weinig beteekenende averij aanrichtten; de 2de granaat bovendeks sprong en de springstukken o. m. door het ketel- en machinekamerhoofd, daarna door het waterdichte schot vóór de machinekamer en daarna door de huid onder de waterlijn drongen, waardoor de machinekamer vol liep; terwijl de 3de granaat den boeg trof even achter den voorsteven, in het voorste compartement (achter het aanvaringsschot) en sprong, waarna de springstukken zich onder meer een weg baanden tot in den stoomketel en gaten in de huid sloegen, waardoor de boot in enkele minuten zonk.

De 5 buizen (buis, schok, n°. 3 gd.) werkten alle goed.

Gelijk gezegd, zullen de proeven nog worden voortgezet, waarbij de boot dwars in zal worden beschoten.

4°. Bij de schietoefeningen bleek, dat de mg. mantels der thans bij die oefeningen gebruikt wordende glasharde granaten van 3,7 cM. meermalen na het schot afvielen, soms vlak bij de monding.

Door het door den geweerwinkel op 's Rijks-werf te Amsterdam stijver indrukken der mantels in de groeven van het lijf der granaten werd het gebrek verholpen.

5°. Een oogdop voor de kijkers, vervaardigd door den luitenant ter zee der 1ste klasse F. K. WEBER, van bekleed phosphorbronsdraad van 2½ mM., werd beproefd bij de kanons van 7,5 cM. en voldeed zeer goed.

Torpedodienst.

I. *Personeel.*

Gedurende het verslagjaar werd het bevel over Hr. Ms. torpedo-instructieschip *Koningin Emma der Nederlanden*

tot 1 Mei 1911 gevoerd door den kapitein ter zee W. NAUDIN TEN CATE, daarna door den kapitein-luitenant ter zee A. PIEREN; dat over Hr. Ms. *Schorpioen* tot 15 October 1910 door den kapitein ter zee C. W. DE VISSER, daarna door den kapitein-luitenant ter zee O. VAN LENNEP; dat over Hr. Ms. *Vulkaan* door den kapitein-luitenant ter zee A. C. DUNLOP.

De luitenant ter zee der 1ste klasse J. VOOGD, die tot het einde van de zomeroefeningen 1910 was opgetreden als groepscommandant te Willemsoord, werd vervangen door den luitenant ter zee der 1ste klasse P. E. K. EBBINGE WUBBEN; deze officier was groepscommandant van groep A, terwijl voor groep B te Willemsoord afwisselend een der officieren van de herhalingsoefeningen werd aangewezen.

Te Hellevoetsluis werd de functie van groepscommandant vervuld door den luitenant ter zee der 1ste klasse J. T. C. VAN SCHREVEN.

De luitenant ter zee der 1ste klasse R. P. C. SPENGLER bleef tot medio Augustus 1911 gedetacheerd bij de fabriek van WHITEHEAD & Co. te Fiume, — hij werd aldaar vervangen door den luitenant ter zee der 2de klasse W. C. BIJL DE VROE.

Gedurende den zomer werden officieren, die te voren bij den Torpedodienst geplaatst waren geweest en bij mobilisatie weder voor dien dienst bestemd waren, afwisselend voor den tijd van ongeveer 3 weken te Willemsoord bij dezen tak van dienst gedetacheerd; de luitenants ter zee der 1ste klasse om dienst te doen in de functies van groeps- en bootscommandant; de luitenants ter zee der 2de klasse om dienst te doen als 2de officier op eene der torpedobooten; aan deze herhalings-oefeningen werd in den afgeloopen zomer door 13 luitenants ter zee deelgenomen.

Het aantal bij den Torpedodienst gedetacheerde officieren, inbegrepen die van de herhalingsoefeningen, was in den

regel zoodanig, dat behalve de officieren, belast met de inschietwerkzaamheden en de voor studie van torpedozaken geplaatsten, een voldoend aantal beschikbaar was voor de bemanning van 12 torpedobooten van verschillend type.

Aan het personeel van den Torpedodienst werd in verschillende vakken les gegeven, terwijl door aflossing getracht werd het geheele personeel zooveel mogelijk aan de vaartochten en oefeningen te doen deelnemen.

Gedurende een gedeelte van het verslagjaar werd een aantal zeemiliciens in de betrekking van torpedist en stoker, zoowel voor herhalings- als voor eerste oefening, bij den Torpedodienst geplaatst.

Na afloop van den zomercursus 1911 kon aan 20 matrozen in opleiding voor torpedist het brevet worden uitgereikt.

De oefeningen tot het vormen van duikers hadden geregeld plaats. Aan de daartoe gestelde eischen van „geoefend duiker" werd voldaan door 9 matrozen, 2 timmermansleerlingen en 5 stokers.

Gedurende het verslagjaar werden 4 matrozen-torpedomaker aangenomen en 1 matroos der 3de klasse tot matroostorpedomaker aangesteld; tot hunne verdere vorming werden zij gedetacheerd aan boord Hr. Ms. *Vulkaan*.

II. *Materieel en oefeningen.*

De zomeroefeningen van 1910 werden tot medio October voortgezet. Daarna werden de uit de vaart komende torpedobooten in dienstconservatie gebracht.

Voor vaaroefeningen en inschietwerkzaamheden gedurende de wintermaanden bleven te Willemsoord in dienst Hr. Ms. *G.* 9, *G.* 10 en *Jacob Hobein*, te Hellevoetsluis Hr. Ms. *Foca* en *G.* 7.

Hr. Ms. *Jacob Hobein* werd 20 Maart d.a.v. uit dienst gesteld en afgevoerd uit de sterkte.

Hr. Ms. *G.* 7 werd 1 Februari 1911 uit dienst gesteld en te Hellevoetsluis in dienstconservatie gebracht.

De zomercefeningen werden 23 Maart 1911 aangevangen en werd door de volgende torpedobooten daaraan deelgenomen:

Te Willemsoord:

Hr. Ms. *G.* 10, *Smeroe* en *Tangka*, uitmakende groep A,
Hr. Ms. *G.* 1, *G.* 4 en *Wajang*, „ „ B,
Hr. Ms. *G.* 9, als proefboot en reserveboot voor de groepen A en B.

Hr. Ms. *Batok*, in 't bijzonder voor de vaaroefeningen van onderofficieren.

Hr. Ms. *Hekla*, voor schietoefeningen ter reede.

Hr. Ms. Onderzeeboot No. *I.*

Te Hellevoetsluis:

Hr. Ms. *Empong*, *Foka* en *Idjen*, uitmakende groep C.
Hr. *Habang*, voor de vaaroefeningen der onderofficieren, tevens reserveboot voor groep C.

De officieren der herhalingsoefeningen werden steeds op de booten van groep B ingedeeld.

De oefeningen bestonden in het houden van vaaroefeningen, lanceeroefeningen en aanvalsmanoeuvres, schieten met geschut, seinen onderling en met schepen, vuurtorens en kustwachtposten met alle seinmiddelen.

De vaaroefeningen, zoowel die over dag als des nachts, werden in den regel in groepsverband gehouden. De verschillende Nederlandsche zeegaten werden bevaren, de groepen werden meermalen gedurende eene week gedirigeerd naar de vaarwaters van het frontier, alwaar zij niet thuis behoorden, ten einde bij officieren en onderofficieren bekendheid te verzekeren met alle vaarwaters, welke voor onze torpedobooten van belang zijn.

Gedurende de vaartochten werden de opvarenden geoefend in al hetgeen wat van hen bij de vervulling van hunne diensten kan worden gevorderd.

Bij de aanvalsmanoeuvres werd, wanneer de toestand van de zee het oppikken der torpedo's toeliet, steeds daadwerkelijk gelanceerd.

Aan het schieten met geschut werd bijzondere aandacht gewijd. Den 27sten Mei werden door de in dienst zijnde booten type *Ophir* gevechtsschietoefeningen met geschut gehouden en daarbij gekampt om den WASSENAAR VAN ROSANDE-prijs, welke aan Hr. Ms. *G.* 1 werd toegekend.

Meermalen werden door de torpedobooten oefeningstochten gehouden van 1 of 2 etmalen.

De verdere werkzaamheden en oefeningen bestonden in hoofdzaak uit:

1. het doen van contrôleschoten aan boord van torpedobooten;

2. het verleenen van assistentie bij het doen van contrôleschoten aan boord der schepen;

3. het doen van lanceeringen voor het regelen van torpedo's en voor verschillende proefnemingen;

4. het uitvoeren van verschillende opdrachten ten doel hebbende overbrengen van materieel, politiediensten bij schietoefeningen en proeven door Land- en Zeemacht enz.

De booten type *Ophir* werden voorzien van vergroote roeren en van langsversterkingen. Bij enkele booten moet zulks nog geschieden.

Hr. Ms. *G.* 1, *G.* 9 en *G.* 4 werden voorzien van eene installatie voor draadlooze telegrafie.

In de 2de helft van September werden gedurende 2 weken onder leiding van den kapitein ter zee, aangewezen commandant der kustdivisie, manoeuvres tusschen schepen en torpedobooten gehouden.

Hieraan werd deelgenomen door Hr. Ms. *Heemskerck*, *Evertsen*, *Kortenaer*, *Gelderland* en de torpedoboot-groepen A, B en C.

Hr. Ms. *Mercuur* en *Heimdall* bleven in dienst ten dienste der lanceeroefeningen.

III. *Proeven.*

1. voortgezette beproeving van schotafpassers;
2. „ „ van FRAHM's slagenteller met en zonder ontvanger op de brug;
3. „ „ BARR & STROUD navigatie-afstandmeter;
4. „ „ nachtrichtmiddelen van de kanons van 5 cM. N°. 2;
5. „ „ van de indicateur-koppeling „VAN BOVEN";
6. „ „ van een parallel-liniaal van 27 cM.;
7. „ „ van Duitsche en Limburgsche briquetten;
8. „ „ van eene exercitie-ladingkamer met opdrijfinrichting;
9. „ „ van een WHITEHEAD-indicateur met toestrooming aan de achterzijde;
10. „ „ van een vergroot roer aan boord der torpedobooten type *Ophir*;
11. „ „ van torpedo's met verwarmingsinrichting bij lage watertemperatuur;
12. proeven in het visschen van verspermijnen in de Directie te Hellevoetsluis, eerst met een meervoudigen kabelsnijder, systeem „KRUIJS", daarna met een van het systeem „GOEDHART". De proeven werden geleid door den kapitein-luitenant ter zee C. KRUIJS, later door den luitenant ter zee der 1ste klasse C. J. J. BEIJNEN en geschiedden met Hr. Ms. *Heimdall*. De *Frans Naerebout*, welke bodem voor deze proeven het vorige jaar had gediend, werd aan zijne oorspronkelijke bestemming teruggegeven;

13. proeven met Hartguss-roosterijzers;
14. springschroeven van ladingkamers gevuld met schietkatoen en trotyl, waarin een granaat van 7.5 cM. tot springen werd gebracht;
15. beproeving van eene gewijzigde gereedschapskist N°. *I*;
16. „ „ rood en wit geschilderde reddingboeien;
17. „ „ staaldraadbezems voor waterpijpketels aan boord van torpedobooten;
18. beproeving eener vaste afvuurinrichting voor de kanons van 5 cM. N°. 2;
19. proeven omtrent het bepalen der valhoogten van torpedo's II^{150} met verschillende patronen, met het oog op het gebruik aan boord van torpedojagers.

De lanceerwerkzaamheden op de inschietplaats betroffen snelheidsmetingen met torpodo's XIIa, I^{150} en II^{150}.

Bovendien werd eenig duikermaterieel op de inschietplaats beproefd.

IV. *Verschillende bijzonderheden.*

Op 1, 2 en 3 Juni was groep A ter beschikking van Z. K. H. den Prins der Nederlanden voor eene reis naar Wieringen, Texel, Urk, Schokland en Kampen. Ook Hr. Ms. *Mercuur* en *Hekla* waren voor een gedeelte dier reis beschikbaar gesteld.

In verband met het bezoek van den President der Fransche Republiek aan ons land, vertoefden van 3 tot 6 Juli te Amsterdam Hr. Ms. *G.* 10, *Smeroe*, *Tangka*, *G.* 4, *G.* 9, *Wajang*, Onderzeeboot N°. *I* en *Mercuur*. Eerstgenoemde 6 booten stoomden het Fransche eskader tegemoet en deden uitgeleide.

In het najaar van 1911 werd opgeleverd een vaartuig bestemd tot het lichten van onderzeebooten, tevens bergingsvaartuig.

Na daartoe verkregen toestemming werd van af Maart

1911 door de torpedobooten, welke in de buitenhaven liggen, eene nieuwe ligplaats ingenomen en wel voor het gebouw van het Loodswezen, tusschen de sleepbooten der firma ZÜR MÜHLEN en Hr. Ms. *Neptunus*.

In het afgeloopen verslagjaar hadden te Willemsoord 490 en te Hellevoetsluis 101 werkelijke lanceeringen plaats.

V. *Mutatiën Torpedobooten.*

Namen der booten.	In dienst gesteld op:	Uit dienst gesteld op:	In dienst opgelegd op:
	Willemsoord.		
G 1	23 Maart 1911		
G 4	23 „ 1911		
G 9	Was 1 Oct. '10 in dienst		
G 10	„ 1 „ '10 „ „		
G 11	„ 1 „ '10 „ „		17 October 1910
Smeroe, *Tangka*, *Wajang*, *Ophir*	23 Maart 1911		
Pangrango, *Rindjani*	Waren 1 Oct. '10 in dienst		17 „ 1910
Hekla	Was 1 Oct. '10 in dienst		
Batok	23 Maart 1911		17 „ 1910
Jacob Hobein	Was 1 Oct. '10 in dienst	20 Maart 1911 afgevoerd uit de sterkte.	
Onderzeeboot No. I	„ 1 „ '10 „ „		
	Hellevoetsluis.		
G 5		Was 1 Oct. 1910 buiten dienst	9 Februari 1911
G 6	Was 1 Oct. '10 in dienst	15 October 1910	9 „ 1911
G 7	„ 1 „ '10 „ „	1 Februari '11	1 Mei 1911
G 8	„ 1 „ '10 „ „	15 October 1910	2 Februari 1911
Foka	„ 1 „ '10 „ „		
Empong	23 Maart 1911		
Idjen	23 „ 1911		
Habang	23 „ 1911		
Makjan	2 Mei 1911	5 Augustus 1911	Nog niet in conservatie opgelegd
Michiel Gardeijn		Was 1 Oct. 1910 buiten dienst	
Christ. Cornelis		idem	
Willem Warmont		idem	
Nobo		idem	
Lamongan			17 Oct. 1910 afgevoerd uit de sterkte.

Personeel.

Betreffende het personeel werden gedurende het tijdvak 1 October 1910—1 October 1911 o. m. de navolgende maatregelen getroffen:

Bij Kon. besluit van 21 November 1910, n°. 44, werd vastgesteld een nieuw „Reglement voor de werfdivisie". Ten einde den korporaals-stoker zooveel mogelijk gelijke kansen op bevordering te verzekeren, zijn in dit nieuw reglement o. m. de bestaande opleidingen voor korporaal-stoker der 1ste klasse en voor sergeant-stoker tot ééne opleiding van korporaal-stoker der 2de klasse tot sergeant-stoker samengesmolten.

Bij Kon. besluit van 6 Januari 1911, n°. 39, werden in de „Regeling van het personeel onderofficieren en mindere schepelingen bij de Koninklijke Marine, voor zoover niet afzonderlijk geregeld," in het „Reglement op den inwendigen dienst aan boord van Hr. Ms. oorlogsschepen" en in het „Reglement op de betaling, kleeding en het beheer der nalatenschappen" verschillende aanvullingen en wijzigingen aangebracht, verband houdende met het aan gehuwde onderofficieren met den rang van sergeant en hooger toekennen van voedinggeld.

Bij Min. beschikking van 27 Februari 1911, n°. 84, werd een nieuw Huishoudelijk Reglement voor het Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord vastgesteld.

Bij Kon. besluit van 6 Mei 1911, n°. 107, werden in verschillende Hoofdstukken der Verordeningen voor de Koninklijke Marine wijzigingen aangebracht, verband houdende met den overgang in reserve-dienst van schepelingen,

die, van hun als jongen aangegaan dienstverband van elf jaar, acht jaar bij de actieve zeemacht zijn in dienst geweest. Deze overgang, bepaald bij de bij Kon. besluit van 15 Juli 1903, n°. 55 — zie Jaarboek 1902—1903, blz. 61 —, in het reglement betreffende de aanneming aangebrachte wijziging, kwam thans voor het eerst in toepassing.

Bij Kon. besluit van 11 Mei 1911, n°. 53, werden de voorschriften betreffende de „Uniformen en onderscheidingsteekenen voor het personeel der Zeemacht, uitgezonderd het Korps Mariniers" en die betreffende de „Uniformen en onderscheidingsteekenen voor het personeel van het Korps Mariniers" gewijzigd, o. m. in verband met eene verandering in de avondkleeding voor officieren en in de bepalingen omtrent het dragen van die kleeding.

Bij Kon. besluit van 30 Mei 1911, n°. 56, werden in meerdere Hoofdstukken der Verordeningen voor de Koninklijke Marine wijzigingen aangebracht, verband houdende met verschillende vereenvoudigingen in de indiening der aan boord der oorlogsschepen samen te stellen periodieken. Deze vereenvoudigingen leidden o. a. tot de instelling van een z.g. „Stafrapport", gevende in beknopten vorm die gegevens, welke tot het zich vormen van een oordeel omtrent de oorlogsgereedheid van het schip en den stand der voorgeschreven oefeningen worden vereischt.

Bij Min. beschikking van 4 Augustus 1911, n°. 56, werd, naar aanleiding van de gebleken behoefte aan meerder monteurspersoneel als gevolg van de toeneming van het aantal electrische inrichtingen aan boord van de hedendaagsche oorlogsschepen, tot eene belangrijke uitbreiding der sterkte van het korps monteurs besloten.

In verband met het voornemen om in tijden van oorlog of oorlogsgevaar ten behoeve van speciale diensten, inzonderheid voor den berichten- en inlichtingsdienst der militaire kustwacht, gebruik te maken van de diensten van gepensionneerde zeeofficieren, die zich daartoe beschikbaar stellen en voor deze diensten geschikt worden geoordeeld, werden bij Kon. besluit van 12 Augustus 1911, n°. 55, ten aanzien van deze aangelegenheid nadere regelen vastgesteld.

Bij Min. beschikking van 18 Augustus 1911, n°. 50, werd tot de opheffing van het torpedo-logementschip te Amsterdam — welke intusschen op 2 October 1911 heeft plaats gehad — besloten, in verband waarmede de bemanning van Hr. Ms. wachtschip te Amsterdam met het op de inschietplaats en het torpedo-atelier aldaar werkzaam zijnde personeel is uitgebreid.

Bij Kon. besluit van 30 September 1911, n°. 45, werden in de „Instructie voor de commandeerende officieren van Hr. Ms. oorlogsschepen" wijzigingen aangebracht, waardoor de bepalingen op het door de politie doen arresteeren van deserteurs belangrijk werden verscherpt. O. m. werd bepaald, dat door de commandeerende officieren binnenslands of in de koloniën in alle gevallen, waarin schepelingen volgens de bepalingen der wet deserteur zijn, tot het doen arresteeren dier deserteurs van de hulp der politie zal worden gebruik gemaakt.

Verslag omtrent het beheer der uitspanningslectuur bij de Koninklijke Marine, loopende van den 1sten September 1910 tot den 1sten September 1911.

Aan de leeszaal aan boord Hr. Ms. wachtschip te Amsterdam, aan de Marine-cantine te Willemsoord en Hellevoetsluis en aan de Mariniers-cantine te Amsterdam,

Willemsoord en Rotterdam werden de navolgende couranten en tijdschriften verstrekt: „de Wereldkroniek", „de Prins", „Tijdschrift van het Nederlandsche Zeewezen", „Nieuws van den Dag", „Vliegend Blaadje met Zondagsblad", „Orgaan van den Volksbond" en „Spoorboekje Zomer- en Winterdienst".

Van deze tijdschriften en couranten ontvangt elke leeszaal één exemplaar, behalve van „de Prins", waarvan drie exemplaren per leeszaal worden verstrekt.

De verzending van couranten naar Oost- en West-Indië had geregeld plaats; klachten daaromtrent werden niet ontvangen.

Het verwisselen van boekenkisten op de schepen en in de verschillende leeszalen, op aanvraag van commandeerende officieren of correspondenten, nam belangrijk toe.

Van Hr. Ms. *Friesland* werd een 20-tal boeken en tijdschriften ontvangen, aangeboden door den Nederlandschen consul te Bordeaux. Deze werken werden, na ingebonden te zijn, geïnventariseerd om eventueel te kunnen worden verstrekt.

Een verzoek kwam in van de commissie voor uitspanningslectuur in Oost-Indië tot aankoop voor hare rekening van pl.m. *f* 300.— waarde aan boeken, aan welk verzoek werd voldaan.

Gedurende het afgeloopen jaar werd tweemaal voldaan aan het verzoek van den commandeerenden officier van Hr. Ms. *Utrecht* tot verwisseling van kisten; de daaraan verbonden uitgaven voor verzending moeten noodzakelijkerwijze in mindering worden gebracht van de gelden, toegestaan voor aankoop van boeken.

Blijkens den uitgelezen toestand, waarin vele boeken na verwisseling terugkeeren, wordt meer gebruik gemaakt van de boeken dan vroeger. Het natuurlijk gevolg hiervan is, dat een belangrijk grooter aantal boekwerken moest worden afgekeurd.

Waar ook gestreefd wordt het gehalte der boeken beter te doen worden, waardoor de zeer goedkoope uitgaven langzamerhand vervallen, kon met het bedrag van *f* 1200.—, waaruit alle uitgaven van het Boekenfonds moeten worden bestreden, ternauwernood in de behoeften voorzien worden. In de toekomst zal dit bedrag te gering blijken en meent de commissie te moeten voorstellen, het bedrag tot *f* 1400.— te verhoogen.

De leeszaal te Hellevoetsluis werd drukker bezocht dan vorige jaren, dank zij het aangekochte meubilair, waardoor het ongerief van ongezellig voorkomen der zaal geheel wegviel.

Als correspondenten der commissie traden op: kapiteinluitenant ter zee P. Sodenkamp te Willemsoord; luitenant ter zee der 2de klasse K. Tadema te Hellevoetsluis; en luitenant ter zee der 2de klasse H. Ferwerda te Rotterdam.

Voeding, kleeding en verpleging.

Bij Koninklijk besluit van 21 September 1910, n°. 42, werd de middagvoeding aan boord binnenslands en in de kazernes op Dinsdag en Woensdag, bestaande respectievelijk uit versch varkensvleesch met aardappelen, groenten en vet, en uit capucijners met spek en uien, omgezet, ten einde verzekerd te zijn, dat het vleesch, wat betreft den termijn, die verloopen moet tusschen het slachten der varkens en het tijdstip van levering, aan de daaromtrent gestelde eischen kan voldoen, zonder genoodzaakt te zijn op Zondag te doen slachten.

Ook had voor eene behoorlijke afwisseling in de middagvoeding, bij datzelfde besluit, omzetting plaats van het middagmaal op Donderdag, bestaande uit versch rundvleesch, aardappelen, groenten en vet, met dat op Vrijdag, bestaande uit erwtensoep, terwijl voorts aan den Minister van Marine

de bevoegdheid werd toegekend om, met behoud van de vastgestelde voeding per week, in de volgorde der dagelijksche verstrekkingen wijziging te brengen, ten einde daarvan in geval van wenschelijkheid of noodzakelijkheid gebruik te kunnen maken.

Omdat de proef met de verpakking van capucijners in blik, waarvan sprake is op blz. 145 van het jaarboek 1908/09, uitnemend heeft voldaan, is tot die verpakking besloten voor de schepen in de Caraïbische zee, de naar Oost-Indië bestemde en van daar terugkeerende oorlogsbodems en de schepen met buitenlandsche bestemming van langer dan eene maand achtereen. Overigens is voor zooveel noodig de goedkoope verpakking in vaten behouden.

Met ingang van 1911 is de tot toen verstrekt wordende Edammer kaas in blazen, voor gebruik buiten Nederland, vervangen door Stolksche kaas in blazen, die zeer geschikt is voor verzending, zich, ook in de warmte, goed conserveert en door hooger vetgehalte meer voedingswaarde bezit dan Edammer kaas.

Ten einde meer afwisseling te brengen in de middagvoeding in de kazernes en aan boord van Hr. Ms. oorlogsschepen in Nederland, en daardoor hare waarde te verhoogen, is eene proef genomen met de verstrekking van ragout, bestaande uit versch rund- en varkensvleesch, versche reuzel, rijst, versche uien en toespijzen, ter vervanging de eene week van capucijners met toebehooren en de andere week van erwtensoep.

Daar algemeen de ragout zeer in den smaak viel, is bij Koninklijk besluit van 24 Augustus 1911, n°. 29, de verstrekking daarvan met ingang van 1 Januari 1912 ingevoerd.

Tevens zijn, op grond van langdurige ondervinding, de hoeveelheden van enkele rantsoenen levensmiddelen gewijzigd en zijn, ter bevordering van de duidelijkheid, de drie voedingstarieven opnieuw vastgesteld.

Bij Koninklijk besluit van 11 Mei 1911, n°. 53, is aan de korporaals van het korps Mariniers de keuze gelaten tusschen het dragen van een groot-uniformjas van laken of van baai en is de kraagsluiting der witte jas door middel van haken en oogen vervangen door eene sluiting door middel van knoopjes.

Ter tegemoetkoming aan billijke wenschen en opmerkingen nopens de deugdelijkheid, zwaarte, grondstof en warmtebehoudend vermogen in de dracht, vooral in de tropen, der bestaande gestreepte borstrokken, met blauwe strepen van in indigo geverfde wol en witte strepen van katoen, zijn na verschillende, met wisselenden uitslag, genomen proeven, voor die kleedingstukken gewijzigde modellen ingevoerd, die beter aan de eischen, welke daaraan gesteld mogen worden, voldoen.

De borstrokken met dubbele borst en lange mouwen zijn op de verbinding der blauwe en witte strepen versterkt en die met enkele borst en korte mouwen zijn vervangen door andere geheel van eene dunne soort katoenen garen vervaardigd, de blauwe strepen in indanthren geverfd in twee soorten, — de eene volgebreid en de andere openals netje-gebreid, — en alle van ruimer afmetingen. De keuze tusschen beide soorten is aan de gebruikers overgelaten.

Ook in het bestaande model flanellen hemd is wijziging gebracht en voor de vervaardiging eene stof van beter kwaliteit gebezigd dan tot dusverre.

Deze hemden zijn in twee soorten verkrijgbaar gesteld,

mèt mouwen voor de warme en zònder mouwen voor de gematigde en koude luchtstreken.

Voorts is bij Koninklijk besluit van 13 Juni 1911, n°. 90, bepaald dat tusschen de keerkringen in stede van den borstrok mag worden gedragen een borstlap van voldoende grootte, vervaardigd van dezelfde stof als de borstrok, ter tegemoetkoming aan klachten van te warme dracht in het tropische klimaat van een geheelen borstrok.

Aan boord van verschillende schepen en maritieme inrichtingen wordt op uitgebreide schaal eene proef genomen met twee soorten lederen schoenen van gewijzigd model, ten einde te trachten tot de invoering te geraken van een soort schoeisel, dat èn voor gebruik aan boord èn voor gebruik op marschen e. d. g. geschikt is, dat beter voldoet aan de eischen aan schoeisel voor de Marine te stellen en dat bruikbaar is zoowel voor de mariniers aan den wal als voor de schepelingen.

Ten einde verbetering te brengen in het verschil in de bezoldiging van het gedetacheerde en het vaste personeel bij de Marine-hospitalen en het Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord, waartoe gereedelijk aanleiding bestond vermits door beide categoriën van personen gelijke werkzaamheden onder gelijke omstandigheden worden verricht, zijn bij Koninklijk besluit van 22 Februari 1911, n°. 19, de inkomsten van het vaste personeel verhoogd.

Tevens zijn, in overeenstemming met de regeling bij de actieve zeemacht, de soldijen van het vaste personeel berekend per dag en is bepaald, dat, bij bevordering tot den rang van adjudant-onderofficier en dien van sergeant, aan de bevorderden van dat personeel eene toelage voor éénmaal wordt toegekend, respectievelijk van *f* 40.— en *f* 65.—, ter tegemoetkoming in de kosten van aanschaffing der nieuwe uniformen.

Met ingang van den 1sten September 1911 is de wijze van verpleging in de Marine-hospitalen van de machinisten van alle rangen bij de zeemacht zooveel mogelijk in overstemming gebracht met die van de adelborsten van het Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord en de adspirant-administrateurs.

Loodswezen, betonning, bebakening, verlichting, kustwacht en stormwaarschuwingsdienst.

In aansluiting aan hetgeen omtrent deze diensten in het vorig jaar werd vermeld, kan het volgende worden medegedeeld.

Het negende stoomloodsvaartuig, met bestemming voor den kruispost Dungeness van het 4de en 5de district, kwam gereed en werd den 16den Mei 1911 in dienst gesteld.

Ter verdere uitvoering van het voornemen om de zeilloodsvaartuigen van het 4de en 5de district voor genoemden kruispost geleidelijk door stoomloodsvaartuigen te vervangen, werd het tiende stoomloodsvaartuig in aanbouw gebracht.

De geleidelijke vervanging van kotters als zeeloodsvaartuigen voor den kustdienst in het 1ste district door schoeners, waarmede reeds in een vorig jaar was aangevangen, kwam in 1910 tot stand, behoudens de vervanging van den reserve-zeeloodskotter van dat district.

De bouw van een nieuw wachtlokaal voor loodsen en roeiers ter Nederlandsche loodsstandplaats Antwerpen kwam tot stand.

Te IJmuiden werd stoomafhaaldienst ingevoerd.

De betonning, bebakening en verlichting van de verschillende vaarwaters werd, waar noodig, aangevuld, gewijzigd en verbeterd.

De bouw van eene loods te Vlissingen, voor den dienst der betonning, kwam tot stand.

Bij den aanlegsteiger voor het betonningsmagazijn aldaar werd eene tweede loopbrug gebouwd. Een aanvang werd gemaakt met de werkzaamheden voor vergrooting van het plankier van dien aanlegsteiger en met die voor den bouw van eene derde tonnenloods aldaar.

De verbetering van het kustlicht op den Noorder-lichttoren te Schiermonnikoog en van de geleidelichten te Borsele en Rilland kwam tot stand.

Met de werkzaamheden tot verbetering van de geleidelichten te Hoek van Holland werd voortgegaan.

Het kustlicht op den Zuider-lichttoren te Schiermonnikoog werd definitief gebluscht, alsmede het licht van het Scheur, Noordwal N. R. Waterweg.

Een nieuw licht werd ontstoken op de N.W.punt van de Boven Heiplaat, N. R. Waterweg.

In aanbouw werd gebracht een kustlichttoren van gewapend beton op Westhoofd, Westpunt van het eiland Goeree. Met wijziging van het licht van Goeree en het licht IJzeren Baak werd een aanvang gemaakt.

De geleidelichten Stortemelk (Vlieland) werden verplaatst, gewijzigd en versterkt, het licht Strandduin (Vlieland) gewijzigd en versterkt, het licht Noorderhoofd (Hoek van Holland) versterkt, het licht Laagte van Haamstede verplaatst, de lage geleidelichten Nieuwe-Neuzenpolder, Eendrachtspolder, Noorddijkpolder, Bath en Reigersbergsche polder en het hooge geleidelicht Groenendijk werden gewijzigd, het lage geleidelicht Eendrachtspolder bovendien versterkt, evenzoo het lage geleidelicht Groenendijk (allen W. Schelde).

Een aanvang werd gemaakt met vervanging van petroleumgloeilicht en petroleumlicht door pharolinegloeilicht voor de daarvoor in aanmerking komende kustlichten. Daarvan kwamen gereed de kustlichten Schiermonnikoog, Ameland en Eierland.

De bouw van het nieuwe lichtschip voor station Noord-Hinder kwam gereed. In November 1910 werd dit lichtschip in genoemd station uitgelegd.

Op het lichtschip Maas werd eene inrichting voor draadlooze telegrafie in dienst gesteld.

In aanbouw werd gebracht een derde motorgastransportvaartuig voor den dienst der verlichting.

De verlichting met lichtboeien verkreeg uitbreiding door het uitleggen van 1 lichtboei bij de Plaat van Breskens en 1 lichtboei bij de Zuiderhaaks.

De verbetering van het mistsignaal te Nieuwesluis (Breskens) kwam tot stand.

De proef met eene onderzeesche klok, verbonden aan eene lichtbrulboei, werd voortgezet.

In voorbereiding werd genomen de eventueele invoering van kustwachtdienst langs de Westkust van Friesland.

Te Bruinisse werd een post van den stormwaarschuwingsdienst opgericht.

Verslag omtrent de werkzaamheden, verricht aan het Proefstation van 's Rijks kustverlichting te Scheveningen, gedurende het tijdvak 1 October 1910—1 October 1911,

In het vorige jaarverslag werd reeds met een enkel woord melding gemaakt van de in 1910 ingestelde onderzoekingen omtrent petroleum-gloeilichtinrichtingen ten dienste van die permanent bewaakte kustlichten, welke niet van electrische toestellen zijn voorzien. Bij het onderzoek van de drie destijds in gebruik zijnde petroleum-gloeilichtsystemen had zich het bezwaar voorgedaan, dat, bij het gebruik van alle hier te lande in den handel verkrijgbare petroleumsoorten, de opening, waaruit de petroleumdamp

spuit, zich langzamerhand verstopt tengevolge van de afzetting van eene teerachtige zelfstandigheid.

Het olieverbruik en dus ook de lichtsterkte loopt tengevolge van deze verstopping langzaam achteruit. In de practijk wordt, wanneer de lichtsterkte-vermindering zich duidelijk merkbaar maakt, hetgeen eerst bij een achteruitgang van 20 à 30 % het geval is, de uitstroomingsopening met eene naald doorgestoken. Dit doorsteken doet de lichtsterkte wel weer toenemen, doch nooit tot op de volle oorspronkelijke waarde.

Ten einde dit bezwaar te ontgaan zijn verschillende distillaten beproefd uit de Benzine-raffinaderij te Rotterdam der Koninklijke Petroleum Maatschappij, waaronder een product gevonden is, dat voor het doel uitermate geschikt is gebleken en hetgeen onder den naam pharoline thans ten behoeve der kustverlichting in gebruik is.

In den loop van 1910 werd een nieuw lamp-type ontworpen, gebaseerd op gebruik van pharoline, waarmede reeds in het vorige verslagjaar aanvankelijk zeer bevredigende resultaten werden verkregen. Sedert 1 October 1910 werden deze proeven voortgezet en in de eerste plaats naar voor deze lampen geschikte gloeikousen gezocht.

De gewone tot dusver gebruikte gloeikous-typen, welke aan staafjes opgehangen worden, bleken op de nieuwe lamp tengevolge van de hooge vlamtemperatuur en de groote uitstroomingssnelheid van het damp-luchtmengsel geen stand te houden, zoodat ook op dit gebied naar iets nieuws moest worden uitgezien. Na beproeving van tal van soorten is ten slotte een gunstig resultaat bereikt met gloeikousen uit kunstzijde vervaardigd, welke in slappen onuitgegloeiden toestand op ringen gebonden op de lamp zelve uitgegloeid, gehard en gevormd worden.

De glans (d. i. de lichtsterkte per c.M^2.) welke met de bestaande petroleum-gloeilichten bereikt wordt, bedraagt aan-

vankelijk 26 H.K./c.M^2., doch kan tengevolge van de optredende verstoppingen in de practijk niet hooger dan op gemiddeld 20 H.K./c.M^2. gesteld worden. Met de nieuwe inrichting wordt bij ongeveer gelijk brandstofverbruik 46 H.K./c.M^2. bereikt en gedurende den geheelen nacht gehandhaafd.

Het gebruik van pharoline brengt op zichzelf geen voordeel van lichtsterkte mede, doch voorkomt alleen de verstoppingen. De lamp-constructie heeft eene verbetering van omstreeks 10 H.K./c.M^2. teweeg gebracht, terwijl de nieuwe gloeikousen eveneens 10 H.K./c.M^2. meer licht geven.

De met de nieuwe pharoline-gloeilichtlampen bereikte glans kan dus practisch op ruim het dubbele gesteld worden van dien der bestaande petroleum-gloeilichtlampen. Elk lichttoestel, dat met deze pharoline-gloeilichtlampen voorzien wordt, geeft dientengevolge meer dan de dubbele lichtsterkte waarop met petroleum-gloeilicht en het tot nu toe gebruikte lamp-type te rekenen zou zijn.

Op grond van deze uitkomsten werd besloten om alle permanent bewaakte kustlichten, met uitzondering van de electrische, te voorzien van pharoline-gloeilichtinrichtingen.

Aan de voorbereiding van de daartoe noodige veranderingen werd een groot deel van het verslagjaar gewijd. De vervaardiging van het lampen-màterieel werd aan de firma Wilson te 's-Gravenhage opgedragen; lucht- en pharolineketels met drukregelaars en kranen werden te Utrecht in de filiale van Julius Pintsch A. G. vervaardigd. Alvorens de inrichtingen te plaatsen werd ieder onderdeel aan het proefstation nauwkeurig beproefd. Bovendien werden kleinere onderdeelen en benoodigdheden, welke daarvoor in aanmerking kwamen, door eigen personeel aan het proefstation vervaardigd.

De montage geschiedt uitsluitend door eigen personeel. Op 10 Juli 1911 werd de eerste inrichting te Eierland

in bedrijf genomen. Einde Augustus kwam de montage gereed van het nieuwe kustlicht te Schiermonnikoog, benevens het daaraan zich annex bevindende verklikkerlicht, beiden met pharolinegloeilicht als lichtbron. 25 September kwam de pharoline-gloeilichtinrichting te Ameland gereed en werd in aansluiting daarop aangevangen met de montage van eene dergelijke inrichting voor het kustlicht op Vlieland.

Het in 1910 in orde gebrachte hulplicht werd in de maand Juni 1911 op den kustlichttoren te Goeree geplaatst. Het op dien toren aanwezige bliksemlicht werd gedemonteerd en opgeborgen, ten einde de lantaarn te kunnen afbreken, welke thans eene kleine wijziging ondergaat om na gereedkoming van den nieuwen kustlichttoren nabij het „Westhoofd", voorzien van hetzelfde bliksemlichttoestel, doch met vervanging van petroleum-gloeilicht door pharoline-gloeilicht als lichtbron, daarop te worden geplaatst.

De nieuwe Pintsch-lantaarns, voorzien van trommellenzen van 30 cM. middellijn, benevens eene lens voor een versterkten sector en ingericht voor Blaugas-gloeilicht, werden aan het proefstation onderzocht en in de maand Januari op de nieuwe opstanden der geleidelichters Stortemelk te Vlieland opgesteld. Voor het licht Strandduin te Vlieland werd aan het proefstation een lichttoestel, voorzien van een Blaugas-gloeilichtbrander, beproefd, waartoe deelen van de afgekomen optieken van Schiermonnikoog gebruikt werden.

De nieuwe optieken voor de lichtschepen N°. 7 (Noord-Hinder) en Suriname-rivier (West-Indië) werden in het laatst van 1910 onderzocht en, nadat zij voorzien waren van de daarin te plaatsen lichtbronnen, werd van die toestellen de lichtsterkte bepaald.

Van de nieuwe lichttoestellen bestemd voor Schiermonnikoog (kustlicht en verklikker) en Hoek van Holland (hooge en lage licht) werden de catadioptrische ringen aan het proefstation gesteld. Van de toestellen bestemd voor

Schiermonnikoog, voorzien van pharoline-gloeilichtlampen, werd daarna de lichtsterkte bepaald.

Ook werd de lichtsterkte gemeten van een aan het proefstation voorhanden vast lichttoestel van de 1ste grootte, voorzien van een pharoline-gloeilichtlamp, zulks om de lichtsterkte te leeren kennen van eene dergelijke inrichting, welke thans te Eierland dienst doet.

De uitkomst dezer meting beantwoordde ruimschoots aan de verwachtingen. Het bleek n.l., dat daarmede eene practische lichtsterkte van ruim 34000 H.K. verkregen wordt, terwijl bij het gebruik van petroleum-gloeilicht in dit lichttoestel niet meer dan op 15000 H.K. te rekenen viel.

In den loop van het jaar werd in het proefstation eene luchtpomp geplaatst en werden de leidingen aangelegd ten dienste eener inrichting tot beproeven en afregelen van onderzeesche kloktoestellen, zoodat thans het proefstation ook voor dit werk is ingericht.

De ombouw der electrische booglampen van Westkapelle en Terschelling, waarvan in het vorige jaarverslag melding werd gemaakt, werd voortgezet. De lampen van Westkapelle kwamen gereed en van Terschelling waren op 1 October 1911 drie stuks onderhanden.

Een uit het 2de District van het Loodswezen toegezonden defecte „Centrator" handmisthoorn van het lichtschip-uitlegger *Vliereede* werd van eene nieuwe as voorzien en verder in orde gemaakt.

Door personeel verbonden aan het Proefstation werden te Ymuiden nieuwe telefoonkabels gelegd ter vervanging van die, welke in het vorig jaar door bliksemslag waren vernield en toen slechts voorloopig hersteld waren. Ter voorkoming van dergelijke schade en ter bescherming van de lichtkabels werden deze van doorslagzekeringen voorzien en werd bij elk der beide torens eene nieuwe grondverbinding voor den bliksemafleider gemaakt.

Alle in het 4de en 5de District aanwezige bliksemafleiders werden in het voorjaar van 1911 onderzocht.

Voor stroomlevering aan den lichttoren en voor eigen gebruik stonden de Dieselmotoren in de machinekamer gedurende het verslagjaar elk 850 uren te werk.

Hydrographie.

Sedert 1 October 1910 zijn, wat Nederland en West-Indië betreft, verschenen:

N°. 204, Zeegaten van Brouwershaven en Zierikzee,
„ 215, Monden der Coppename- en Saramacca-rivieren,
„ 224, Vaarwaters naar de Zuiderzee, Noordblad, Zeemansgids voor de Nederlandsche kust, met bijlagen en verbeterblad op kaart 207, Monden van de Eems.

De gravures der bestaande kaarten werden onderhouden en bijgewerkt, naarmate aan nieuwe oplagen behoefte bleek te bestaan.

In 1910 werden opnemingen verricht in de Zuiderzee, in de Vliegaten en op de Eems.

Wat Nederlandsch Oost-Indië betreft, verschenen:

a. Nieuwe kaarten:

N°. 19, Mond der Deli-rivier,
„ 21, Monden der Koealoe- en Panai-rivieren,
„ 49, Westkust Billiton, Selioe tot Sebongkok,
„ 53, Reede Pangkal Pinang,
„ 56, Reede Soengie Liat en Koba,
„ 75, Westkust Sumatra, Ilir tot Temang,
„ 76, „ „ , Sebolga tot Ilir,
„ 81, Noordkust Java, Semarang tot Soerabaja,
„ 82, „ „ , Soerabaja tot straat Bali,
„ 83, Karimoen Djawa-eilanden en Bawean,
„ 98, Oostervaarwater van Soerabaja,

N°. 114, Kleine Soenda-eilanden, blad II,
„ 140, Golf van Tomini,
„ 157, Noordkust Nieuw-Guinea, Koemamba-eilanden tot de Nederlandsch-Duitsche grens,
„ 179, Vaarwaters en ankerplaatsen op de Westkust van Sumatra,
„ 180, Vaarwaters en ankerplaatsen op de Westkust van Sumatra,
„ 228, Vaarwaters en ankerplaatsen op de West- en Zuidkust van Celebes,
„ 234, Aroe-eilanden,
„ 235, „ „ , Noordblad,
„ 236, „ „ , Middenblad,
„ 237, „ „ , Zuidblad,
„ 238, Vaarwater en ankerplaatsen nabij de Aroe-eilanden,
„ 239, Soengai Wanoembai,
„ 240, „ Workai,
„ 260, Vaarwaters en ankerplaatsen nabij de kleine Soenda-eilanden, blad I,
„ 261, Vaarwaters en ankerplaatsen nabij de kleine Soemda-eilanden, blad II,
„ 300, Flores, Oostblad,
„ 301, Straten tusschen Flores en Lomblen,
„ 302, Vaarwaters en ankerplaatsen op de Oostkust van Flores en nabij de Solor-eilanden,
„ 303, Zuidoost gedeelte van Soemba,
„ 304, Vaarwaters en ankerplaatsen nabij Soemba,
„ 327, Sangi- en Talaud-eilanden,
„ 328, Djambi-rivier, M^a^ Sabat tot Djambi,
„ 329, Djambi tot Koeboe Randang,
„ 343, Noordkust Celebes, Kwandang-baai tot Mariri;

b. Met groote correcties:

N°. 30, Westkust Sumatra, Temang tot Padang,

N°. 64, Vaarwaters naar Tandjoeng Pandan;

c. Verbeterbladen op:

N°. 20, Mond der Asahan-rivier,

„ 23, Monden der Palembang- en Banjoe Asin-rivieren,

„ 154, Zuidwest- en Zuidkust Nieuw-Guinea.

„ 160, Palembang-rivier,

„ 189, Vaarwaters en ankerplaatsen in den Molukschen Archipel, blad I,

„ 196, Vaarwaters en ankerplaatsen in de Tanimbar-eilanden,

„ 255, Berouw-rivier,

„ 272, Vaarwaters en ankerplaatsen op de Zuidkust van Nieuw-Guinea;

d. Schetskaart N°. 62;

e. Aanvullingsbladen op den Zeemansgids voor den O. I. Archipel:

N°. 2 op deel I,

„ 2 „ „ II,

„ 1 „ „ III,

„ 3 „ „ IV,

„ 2 „ „ V.

De gravures van de bestaande kaarten werden onderhouden en bijgewerkt, naarmate aan nieuwe oplagen behoefte bleek te bestaan.

In Oost-Indië werd door Hr. Ms. *Van Gogh* de opneming voortgezet ter Westkust van Sumatra; Hr. Ms. *Van Doorn* brak de opneming der kleine Soenda-eilanden af om die ter Noordwestkust van Nieuw-Guinea te beginnen; Hr. Ms. *Borneo* vervolgde die van de Westkust van Nieuw-Guinea en Hr. Ms. *Lombok* nam de monden der Koealoe- en Panai-rivieren en daarna gedeeltelijk de Paternoster-eilanden op, werd daarna vervangen door Hr. Ms. *Soembawa*, welke de reede van Cheribon, de baai van Telok Betong, de reede Merak en den mond der Asahan-rivier opnam.

Opleidingen.

Opleiding van jongens tot matroos.

Hoofd der opleiding: Kapitein-luitenant ter zee S. P. L'Honoré Naber.

1°. *De Kweekschool voor Zeevaart.*

Directeur: Kapitein-luitenant ter zee N. J. van den Worm.

Op 1 September 1910 waren aanwezig 121 jongens. Aangenomen werden in het tijdvak 1 September 1910—1 September 1911 176 jongens. 1 Januari en 1 Juli 1911 werden respectievelijk 113 en 80 jongens overgeplaatst naar het instructieschip te Hellevoetsluis, terwijl over het tijdvak, waarover dit verslag loopt, 33 jongens bij het bereiken van den 16-jarigen leeftijd als lichtmatroos naar het instructieschip te Willemsoord overgingen.

Gedurende dit tijdvak werden 4 jongens binnen- en 1 jongen na het verstrijken van den proeftijd ontslagen, zoodat de sterkte op 1 September 1911 66 jongens is.

Het aantal dienstnemingen was over de verschillende maanden van het verslagjaar als volgt:

September	13,	Januari	21,	Mei	18,
October	16,	Februari	21,	Juni	14,
November	15,	Maart	11,	Juli	14,
December	8,	April	13,	Augustus	12.

Aangemeld hebben zich in dien tijd 837 jongens.

Het kleine aantal jongens maakte het mogelijk, de bemanning met 3 korporaals-onderofficier te verminderen.

Gedrag en ijver, zoomede de vorderingen der jongens, gaven over het algemeen reden tot tevredenheid.

De kanonneerboot, gebouwen enz. verkeeren in goeden toestand. In het belang der zeiloefeningen werd de inventaris uitgebreid met 1 zeilsloep, met fantasietuig.

2°. *Aan boord van het instructieschip te Hellevoetsluis.*

Commandant: Kapitein-luitenant ter zee S. P. L'HONORÉ NABER.

Het verslagjaar ving aan met eene sterkte van 382 jeugdige schepelingen in opleiding.

Afgegaan wegens:		Bijgekomen:	
Eigenaardige of anti-militaire karaktereigenschappen . .	7		
Veroordeeling	1		
Desertie	1	Terug van desertie	1
Afkeuring	3		
Gebrek aan aanleg	1		
Januari 1911 naar vormingsschip of pantserschepen . .	132	Januari 1911 van Kweekschool	113
Juli 1911 naar idem	116	Juli 1911 van Kweekschool .	80
Vertrek naar opleiding torpedomaker	1		
Totaal . . .	262	Totaal . . .	194

zoodat de cursus den 1sten Juli 1911 werd voortgezet met eene vermindering van 68 J/M., op eene sterkte van 314.

De oefeningen werden in hoofdzaak geleid naar de beginselen van het vorige verslagjaar. De herleiding van een cursus van vier halve jaren tot drie draagt echter niet bij tot eenheid, daar er jongens zijn, die een heel jaar en een voorjaar hier doorbrengen, tegen anderen een heel jaar en een najaar. Van noemenswaardigen invloed is dit echter nog niet gebleken.

Het embarkement aan boord Hr. Ms. *Reinier Claeszen* voldeed niet en werd voorloopig gestaakt.

De vaaroefeningen met kotters werden zooveel doenlijk op de Zeeuwsche stroomen gehouden, omdat daar voldoende ruimte is. Van een tocht naar Willemsoord ter gelegenheid van de roei- en zeilwedstrijden werd afgezien, met het oog op de weinige zeemanschap der jongens, de groote verantwoordelijkheid, die op slechts éénen officier kan komen te rusten, en den hoogen leeftijd der vaartuigen, — alles in verband met het feit, dat de aan het Nieuwediep doorgebrachte tijd niet nuttig wordt besteed en er in de vrije uren slechts gelegenheid te over bestaat om onder slechten invloed te geraken. Het varen op de Schelde, gewoonlijk niet langer dan 14 dagen aaneen, voldeed echter goed. Deze oefeningen hebben echter het nadeel, dat, waar er 3 kotters varen en 3 kottercommandanten noodig zijn bij een aantal jongensafdeelingen van 6, er steeds 2 afdeelingen door vreemde officieren worden „waargenomen".

Een takelzolder werd in de groote loods opgezet en voldoet bijzonder goed, doordien alles thans zonder bemoeienis der werf met eigen middelen, door de jongens zelf, kan worden verricht.

Het schijfschieten met geweer ondervond in het voorjaar veel stagnatie door reparaties aan de schietbaan, maar deze werd zoo goed mogelijk ingehaald.

Er werd getracht de schoollessen weder op te voeren tot 4 lesuren per jongen (of lichtmatroos) per hoofd en per week, hetgeen in verband met ter zake gerezen moeilijkheden nog niet ten volle gelukte. Gelet op het feit, dat de zeemacht hare onderofficieren uit de schepelingen trekt, kwam het noodig voor in deze richting op te halen wat in den loop der jaren achteruit was geraakt. (Vroeger 5, hetgeen in verband met de leerplicht niet meer onafwijsbaar is).

Verdere oefeningen gaven geen reden tot bemerking.

Het gedrag gaf veel reden tot tevredenheid. De te Leiden ingevoerde proeftijd is geheel ten voordeele van den lande uitgekomen, doordien vele jongens, waarvan weinig te verwachten valt, daar reeds verwijderd worden. Het gemiddeld maatschappelijk en moreel peil is sedert dien maatregel aanmerkelijk gerezen en nadert dat der vroegere bootsmansleerlingen, doch bij het opvoeren van den leeftijd bij aanneming, neemt de suppletie af.

De resultaten der opleiding worden het best gekend uit het verslag van 12 Juli 1911, ingediend door den commandant van het vormingsschip: „op zeer enkele uitzonderingen na, kan ik den goeden geest „en de opgewektheid onder dit in opleiding geweest zijnde personeel „roemen. . . . . bij het meerendeel waren bekwaamheid en bruikbaar„heid (evenwel) zeer voldoende".

Opleiding van matrozen der 3de klasse en lichtmatrozen te Willemsoord.

De opleiding had achtereenvolgens plaats:

a. aan boord Hr. Ms. instructieschip *Atjeh*, waaraan toegevoegd Hr. Ms. *Pollux* en *Sommelsdijk*, onder bevel van den kapitein-luitenant ter zee P. Sodenkamp.

b (1). tot 16 Februari 1911 aan boord van Hr. Ms. pantserschip *Piet Hein*, tot 2 Januari 1911 onder bevel van den kapitein ter zee F. Bot, daarna onder bevel van den kapitein ter zee W. Houwing, vervolgens na uitdienststelling van Hr. Ms. *Piet Hein* op Hr. Ms. *Kortenaer*, onder bevel van den kapitein ter zee W. Houwing.

b (2) aan boord Hr. Ms. pantserschip *Evertsen*, onder bevel van den kapitein ter zee H. A. Schoonhoven.

a. Hr. Ms. instructieschip Atjeh.

Aansluitende aan het vorig jaarverslag waren op 1 September 1910 in opleiding 145 lichtmatrozen en 10 matrozen der 3de klasse.

Gedurende den verslagtijd werden rechtstreeks voor deze opleiding aangenomen:

131 lichtmatrozen en 23 matrozen der 3de klasse, terwijl van de Kweekschool voor Zeevaart te Leiden bij deze opleiding overgeplaatst werden 30 lichtmatrozen.

Bovendien werd nog herplaatst na het einde van de hem bij veroordeeling wegens desertie opgelegde gevangenisstraf: 1 lichtmatroos, die gedurende het vorige verslagjaar voor de opleiding aangenomen en gedeserteerd was.

Gevende een totaal van: 307 lichtmatrozen en 33 matrozen der 3de klasse.

Voor hunne verdere vorming werden overgeplaatst op de pantserschepen:

99 lichtmatrozen en 10 matrozen der 3de kl. naar Hr. M. *Evertsen.*
52 „ „ 5 „ „ „ „ „ „ *Piet Hein.*
34 „ „ 9 „ „ „ „ „ „ *Kortenaer.*

Bovendien werden overgeplaatst naar Hr. Ms. wachtschip te Willemsoord ten einde voor den zeekrijgsraad terecht te staan:

1 lichtmatroos wegens dienstweigering;
1 „ „ diefstal; en
3 lichtmatrozen „ desertie.

Van laatstgenoemd drietal werd 1 lichtmatroos, na het eindigen van de hem opgelegde gevangenisstraf, herplaatst bij de opleiding, doch korten tijd daarna wegens voortdurend slecht gedrag van de opleiding verwijderd en ontslagen uit den zeedienst.

Voorts werden nog van de opleiding verwijderd en ontslagen uit den zeedienst:

5 lichtmatrozen, wegens voortdurend slecht gedrag;

1 matroos der 3de klasse en 1 lichtmatroos, wegens eigenaardige karaktereigenschappen, die hen ongeschikt deden zijn voor den militairen dienst;

1 lichtmatroos, wegens misleiding door het verzwijgen van lichaamsgebreken bij zijne indiensttreding, op grond waarvan hij zou zijn afgekeurd.

Ontslagen werden nog:

4 lichtmatrozen, wegens lichaamsgebreken, waarvan 3 tijdelijk goedgekeurden, die voorloopig voor zes maanden aangenomen waren;

4 lichtmatrozen, tijdelijk goedgekeurd en voorloopig voor zes maanden aangenomen, op verzoek wegens diensteindiging;

2 lichtmatrozen, op verzoek, na aanzuivering van hun nadeelig saldo.

Op 1 September 1911 bleven aldus in opleiding:

100 lichtmatrozen en 8 matrozen der 3de klasse.

De resultaten der werving gedurende dit verslagjaar waren aanmerkelijk minder gunstig dan de drie vorige jaren, zijnde dit jaar uit de werving en van de Kweekschool voor Zeevaart bij de opleiding geplaatst 161 lichtmatrozen en 23 matrozen der 3de klasse, terwijl deze getallen de drie vorige jaren bedroegen:

1907—1908 206 lichtmatrozen en 25 matrozen der 3de klasse.
1908—1909 254 „ „ 35 „ „ „ „
1909—1910 248 „ „ 27 „ „ „ „

Tengevolge van de nieuwe bepalingen betreffende de werving werden na 29 September 1910 geene schepelingen meer voor deze opleiding met tijdelijk dienstverband aangenomen.

De oefeningen hadden zooveel mogelijk plaats volgens de goedgekeurde tableaux.

De vaaroefeningen van de torpedoboot ten dienste van het personeel der Marine-Reserve werden tevens benut voor deze opleiding, terwijl ook op de dagen, dat de kanonneerbooten, bestemd voor de schietoefeningen der kanonniers, ter beschikking van Hr. Ms. *Atjeh* gesteld waren, eenige schepelingen dezer opleiding met die schepen medegezonden werden voor oefening in het looden, slaggaardsteken, omgaan met de vlet onder verschillende omstandigheden van zee en stroom, werken met trossen en uitbrengen van schijven.

Aan alle schepelingen der opleiding werd wekelijks ongeveer 2 uur schoolonderwijs gegeven in lezen, schrijven en rekenen; door het kiezen van doelmatige leesboeken, werden de leeslessen tevens dienstbaar gemaakt aan het bijbrengen van eenige kennis der aardrijkskunde en der vaderlandsche geschiedenis.

Over het algemeen leverde dit onderwijs goede vruchten op; vele jeugdige schepelingen, die bij aankomst bij de opleiding reeds sinds meerdere jaren de lagere school verlaten hadden, waren toch veel van het vroeger geleerde vergeten.

Bij het verlaten der opleiding op dit instructieschip, had het meerendeel weder geheel opgehaald, wat zij vergeten hadden, terwijl velen door het genoten onderwijs verdere vorderingen gemaakt hadden.

De achterlijken en zeer achterlijken ontvingen nog twee à drie uur meer schoolonderwijs en maakten daardoor over het algemeen goede vorderingen.

Met het oog op de toekomst bij de zeemacht voor deze jeugdige schepelingen, in zooverre betreft hunne kansen om tot de onderofficiersrangen op te klimmen, zijn deze schoollessen zeer nuttig te achten. Opvallend waren dan ook de lust en ijver, waarmede vrijwel algemeen de jeugdige schepelingen deze lessen volgden.

De burgeronderwijzer geeft zich zeer veel moeite voor dit onderwijs en weet zijn leerstof zeer goed en doelmatig te kiezen, in verband met de zeer uiteenloopende kennis der leerlingen. Ook de overige instructeurs vervulden met veel lust en ijver hun taak.

Met veel lust namen de jeugdige schepelingen der opleiding in grooten getale deel aan de verschillende te Willemsoord uitgeschreven wedstrijden en aan de op den verjaardag van H. M. de Koningin gehouden volksspelen.

Gedurende de wintermaanden werd gelegenheid gegeven huisvlijt te beoefenen, waarvan door vele jeugdige matrozen gaarne gebruik gemaakt werd.

Wat gedrag betreft, moesten van het gedeelte, dat op 1 Januari 1911 op de pantserschepen geplaatst werd, verscheidene jeugdige schepelingen gestraft worden wegens te laat komen en achterblijven van passagieren, zich zonder vergunning eenige dagen buiten de gemeente begeven en wegens vergrijpen tegen de ondergeschiktheid; van de overigen was het gedrag over het algemeen goed te noemen.

Van het gedeelte, dat na 1 Januari overbleef, kon het gedrag over het algemeen zeer goed genoemd worden en was het opvallend, dat aanmerkelijk minder straffen opgelegd behoefden te worden dan voor 1 Januari, terwijl de hiervoor genoemde tekortkomingen in aanzienlijk mindere mate en nog slechts bij uitzondering voorkwamen.

Bij het verlaten van het instructieschip in den aanvang van Januari en Juli werden telkens 7 prijsmessen als belooning uitgereikt.

b(1). *Hr. Ms. pantserschepen Piet Hein en Kortenaer.*

De opleiding ving begin Juli 1910 aan met 6 matrozen der 3de klasse en 58 lichtmatrozen, die den 1sten Juli aan boord kwamen, allen afkomstig van Hr. Ms. *Atjeh*.

Den 2den Augustus werd 1 matroos der 3de klasse overgeplaatst bij de opleiding voor timmerman aan boord Hr. Ms. *Van Speyk*, waarvoor hij aan boord Hr. Ms. *Atjeh* was voorgedragen.

23 lichtmatrozen konden 30 September voor bevordering tot matroos der 3de klasse worden voorgedragen en werden met ingang van dien datum bevorderd.

Aan het einde der opleiding konden er nog 10 voor bevordering worden voorgedragen.

Aan een matroos der 3de klasse werd een zilveren-, aan een anderen een nikkelen horloge met inscriptie uitgereikt.

Onder deze in opleiding zijnde jeugdige schepelingen waren enkele slechte elementen, die bij herhaling, wegens ongepast optreden tegen onderofficieren, gestraft moesten worden.

Eenigen hunner toonden behebt te zijn met anti-militaire eigenschappen of gebrek aan aanleg en was bij hen dusdanig gebrek aan het begrip van tucht te bemerken, dat 2 matrozen der 3de klasse en 11 lichtmatrozen uit den dienst ontslagen moesten worden.

Begin Januari verlieten de overigen de opleiding.

5 Januari werden weder aan boord geplaatst 5 matrozen der 3de klasse en 52 lichtmatrozen.

Van de lichtmatrozen werden op 31 Maart bevorderd tot matroos der 3de klasse 26; bij het einde der opleiding 5.

Ingevolge het bepaalde in art. 21 werd bij het einde der opleiding aan een matroos der 3de klasse een zilveren- en aan een matroos der 3de klasse een nikkelen horloge uitgereikt.

Een matroos der 3de klasse en 2 lichtmatrozen werden van de opleiding verwijderd om voor een zeekrijgsraad terecht te staan; 1 matroos der 3de klasse en 5 lichtmatrozen moesten als deserteur worden afgevoerd.

Van deze afdeeling maakten verscheidene personen zich herhaaldelijk schuldig aan achterblijven van passagieren en 6 hunner moesten als deserteur afgevoerd worden, zooals hierboven reeds vermeld is, daarentegen kwamen bij hen ernstige overtredingen tegen de krijgstucht aan boord bijna niet voor.

De oefeningen hadden zooveel mogelijk geregeld plaats volgens het bepaalde in art. 19 van het reglement M/W. en in verband met de schietoefeningen. Deze laatsten hadden een gunstigen invloed op de practische vorming der jeugdige schepelingen.

Behoudens hetgeen daaromtrent reeds bij iedere afdeeling afzonderlijk vermeld is, was het gedrag over het algemeen gedurende het geheele verslagjaar goed en de ijver zeer goed te noemen.

Tijdens het verblijf van Hr. Ms. *Piet Hein* te Bergen passagierden de jeugdige schepelingen als te Nieuwediep. Hun gedrag was aldaar over het algemeen zeer goed.

Onder toezicht van onderofficieren werden aldaar eenige uitstapjes gemaakt.

b(2). *Hr. Ms. pantserschip Evertsen.*

Op 1 Juli 1910 werden van Hr. Ms. *Atjeh* overgenomen 45 lichtmatrozen, terwijl 27 Juli d. a. v. nog van dien bodem overkwamen 9 matrozen der 3e klasse en 8 lichtmatrozen, die gebezigd waren voor de beproeving der schietmethode-DORREN aan boord van dat instructieschip en volgens die schietmethode geoefend waren.

Gedurende dit half jaar werd ontslagen op verzoek 1 matroos der 3de klasse; afgeschreven als deserteur werden 4 lichtmatrozen, waarvan 2 na

terugkeer van desertie en ondergaan van de hun bij veroordeeling door den zeekrijgsraad opgelegde straf, weder aan boord terug werden geplaatst).

Als krijgsraadarrestant wegens desertie werden nog overgeplaatst naar Hr. Ms. wachtschip te Willemsoord: 1 matroos der 3de klasse en 5 lichtmatrozen.

Bevorderd werden tot matroos der 3de klasse:

op 31 October 18 lichtmatrozen,
„ 30 November 12 „
„ 31 December 1 lichtmatroos.

Begin Januari werden alle overgebleven jeugdige schepelingen overgeplaatst na het beëindigen der opleiding.

Den 5den Januari werden geplaatst aan boord van het instructieschip *Atjeh*: 5 matrozen der 3de klasse en 52 lichtmatrozen.

Gedurende dit half jaar werden ontslagen wegens slecht gedrag: 1 matroos der 3de klasse en 8 lichtmatrozen.

Bevorderd werden tot matroos der 3de klasse:

op 31 Maart 18 lichtmatrozen,
„ 30 April 8 „ ,

terwijl op 30 Juni nog 5 lichtmatrozen voor bevordering werden voorgedragen.

De jeugdige schepelingen deden den geheelen scheepsdienst mede en waren op de rollen ingedeeld, in hoofdzaak op de nummers der zeemilicians. Natuurlijkerwijs namen zij deel aan alle algemeene exercitiën. De vaaroefeningen maakten hen bekend met de verschillende omstandigheden van wind, weer en zee. Over de zeeziekte kwam het meerendeel nog niet heen.

De overige oefeningen omvatten die, in art. 19 van het reglement der opleiding M/W. bepaald.

Roeien, zeilen en werken met trossen kwam veel voor; met ankers een enkele maal.

Looden werd veel beoefend; bij enkelen ontbreekt nog de noodige lichaamskracht om het hierin ver te brengen.

Gymnastiek werd veel beoefend, bewegingspelen enkele malen. Voor zwemmen bestond over het algemeen weinig gelegenheid. Dienstdoen als uitkijk en leerling is veel beoefend; als uitkijk zijn de meesten uit den aard der zaak niet veel waard.

Aan netheid en orde op de plunjes en zindelijkheid werd streng de hand gehouden.

Schietoefeningen met geweer werden zooveel mogelijk, met flobertpatronen zeer veel gehouden.

Infanterie-exercitie werd zooveel mogelijk aan den wal beoefend.

De gezondheidstoestand was gunstig.

Met uitzondering van de wegens slecht gedrag verwijderden, was het gedrag over het geheel niet ongunstig te noemen; onder de ernstige overtredingen kwam voornamelijk veel te laat komen van passagieren en permissie voor.

Bij het verlaten der opleiding werden, zoowel in Juli als Januari, als belooning een zilveren- en een nikkelen horloge met inscriptie uitgereikt.

Het met de opleiding belaste personeel gaf gedurende den geheelen verslagtijd reden tot tevredenheid.

Opleiding van Matroos tot Kwartiermeester

Op 1 Juli 1910 werd de opleiding aan boord van Hr. Ms. instructieschip *Atjeh*, commandant kapitein-luitenant ter zee P. Sodenkamp, aangevangen met 10 matrozen der 1ste klasse. Op 1 October werd bovendien nog bij de opleiding geplaatst 1 matroos der 1ste klasse, die daartoe uit Oost-Indië gerepatrieerd was.

In den aanvang van Januari werden overgeplaatst, voor het volgen van den 2en halfjaarlijkschen cursus aan boord van een actief schip, naar Hr. Ms. *Evertsen* 5 matrozen en naar Hr. Ms. *Piet Hein* 4 matrozen.

De matroos, die 1 October bij de opleiding geplaatst was, was nog niet genoeg gevorderd om met de overigen naar een actief schip overgeplaatst te worden, terwijl nog een matroos der 1e klasse, die tijdens den cursus gedurende ongeveer twee maanden in het hospitaal verpleegd werd, ook dientengevolge onvoldoende vorderingen gemaakt had voor overplaatsing.

Op 1 Januari werd weder bij de opleiding geplaatst een matroos der 1ste klasse, zoodat de nieuwe cursus aanving met 3 matrozen der 1ste klasse.

Hiervan werden op 1 Juli 1911 overgeplaatst voor het volgen van den 2en halfjaarlijkschen cursus op de pantserschepen: 2 matrozen op Hr. Ms. *Kortenaer*, terwijl 1 matroos der 1ste klasse, wegens onbevattelijkheid om het gedurende den cursus behandelde op te nemen, van de opleiding verwijderd werd.

Het onderwijs werd gegeven overeenkomstig art. 2 van de bijlage van het reglement opleiding M/K.

De matrozen dezer opleiding deden dienst als vice-baksmeester bij de opleiding M/W. en als onderofficier van de wacht op de logementschepen dier opleiding, terwijl zij veelvuldig in de gelegenheid gesteld werden den dienst van korporaal bij de infanterie-exercitie en den dienst in den waarnemingspost te beoefenen bij de excercitiën en schijfschietoefeningen der opleiding M/W.

Voorts werden zij meermalen in de gelegenheid gesteld onderricht te geven aan de jeugdige schepelingen dier opleiding in verschillende vakken.

Van de vaartochten van de aan Hr. Ms. *Atjeh* toegevoegde torpedoboot *Cycloop* werd een enkele maal gebruik gemaakt ten einde practisch onderricht te geven in de bepalingen betreffende het uitwijken en in de kennis van betonning en bebaking der Nederlandsche zeegaten.

Behalve het hierboven vermelde moest meermalen les gegeven worden in splitsen en knoopen, welk leervak niet is opgenomen in art 2 der bijlage van het reglement voor de opleiding M/K. Dit bleek noodzakelijk, daar over het algemeen de matrozen bij deze opleiding geplaatst niet voldeden aan den eisch, gesteld in art. 60 sub 1 Hoofdstuk XI, Deel I der V. K. M., van de proef voor matroos der 1ste klasse „bijzonder goed kunnen splitsen en knoopen met hennep, ijzerdraad en staaldraadtouw en het daaruit kunnen vervaardigen van voorwerpen, die aan boord voorkomen."

Bij het verlaten der opleiding voldeden zij wel aan dezen eisch.

Het gedrag van de schepelingen der opleiding M/K. was bijzonder goed te noemen, terwijl zij over het algemeen zeer veel ijver en belangstelling toonden in de hun onderwezen leerstof.

Het onderwijsgevend personeel kweet zich met veel ijver en toewijding van de hun opgedragen taak.

Opleiding van Geweermakers aan boord van Hr. Ms. wachtschip te Amsterdam.

Commandant: Kapitein-luitenant ter zee A. H. C. Heijdeman.

Aan dezen cursus werd deelgenomen door:

2 korporaals-geweermaker der oudste afdeeling.
1 korporaal- „ „ jongste „
3 leerlingen „ „ oudste „

Onder het onderwijzerspersoneel hadden geene veranderingen plaats.

Een leerling-geweermaker der oudste afdeeling werd, ingevolge min. res. van 13 Maart 1911, Bureau B, n°. 37, met ingang van 16 Maart 1911 wegens lichaamsgebreken uit den zeedienst ontslagen. De korporaal-geweermaker der jongste afdeeling werd, ingevolge min. res. van 27 September 1911, Bureau B, n°. 67, met ingang van 1 October 1911 wegens onbekwaamheid voor overgang naar de oudste afdeeling uit den zeedienst ontslagen.

Het in opleiding zijnde personeel kwam iederen werkdag na afloop van zindelijkheids-inspectie in den geweerwinkel, ging te 11 u. 45 m.

V.M. naar boord terug, kwam na afloop baksgewijze van 1 u. 30 m. N.M. weer in den geweerwinkel en keerde 15 minuten vóór het afluiden van 's Rijks-werf weer naar boord terug.

Iederen Zaterdag-voormiddag bleef het geheele in opleiding zijnde personeel aan boord tot 9 uur V.M., ten einde instructie te ontvangen in infanterie-exercitie, revolver-exercitie, het schieten met geweer tot kamerschietoefeningen, schermen, gymnastiek, militaire theoriën en het beoefenen van openluchtspelen.

Het onderwijs had geregeld plaats volgens het daarvoor vastgestelde tableau voor practische en theoretische lessen.

Om beurten werd deelgenomen aan de schietoefeningen van de bemanning.

Het inschieten van wapenen op de inschietbaan op 's Rijks-werf werd door het personeel bijgewoond, waartoe beurtelings twee man werden aangewezen om de noodig bevonden correctiën aan te brengen en zich op de hoogte te stellen van trefkans en spreiding, de oorzaken van slechte schietuitkomsten en de middelen ter verbetering daarvan.

Van tijd tot tijd werden door het personeel om beurten beelden geschoten, ten einde het in het bovengenoemde te onderrichten.

De uitslag van het onderwijs was:

a. dat de 2 korporaals-geweermaker der oudste afdeeling het examen voor den sergeantsrang met de qualificatie „zeer voldoende" aflegden en den 1sten October 1911 de opleiding hebben verlaten;

b. dat de korporaal-geweermaker der jongste afdeeling, die reeds tweemaal denzelfden cursus volgde, wegens onbekwaamheid van de opleiding werd verwijderd en met ingang van 1 October 1911 uit den zeedienst werd ontslagen;

c. dat de 2 leerlingen-geweermaker der oudste afdeeling geschikt geoordeeld werden voor overgang naar de volgende afdeeling en met ingang van 1 October 1911 werden bevorderd tot korporaal-geweermaker.

Het gedrag in den geweerwinkel van het geheele personeel was zeer goed te noemen.

Aanneming van nieuwe leerlingen had niet plaats.

De nieuwe cursus vangt aan met 2 korporaals-geweermaker der jongste afdeeling.

Opleiding van monteurs aan boord van Hr. Ms. Wachtschip te Amsterdam.

Commandant: Kapitein-luitenant ter zee A. H. C. Heijdeman.

Aan den cursus, welke den 1sten October 1910 aanving, namen deel:

8 korporaals-monteur van het oudste studiejaar,

10 „ „ „ „ derde „

4 leerlingen-monteur der eerste klasse van het tweede studiejaar en
3 „ „ „ tweede „ „ „ jongste „

Ingevolge de bepalingen werd onderwijs gegeven in:

1°. de theorie en practijk der sterkstroom electro-techniek;

2°. de theorie en practijk der zwakstroom electro-techniek, alsmede in het electro-technisch teekenen;

3°. de theorie der metalen en practische metaalbewerking;

4°. de theorie der isoleerende stoffen en de practische bewerking daarvan, alsmede de beginselen der scheikunde;

5°. in de bedrijfspractijk, de theorie van aandrijvingswerktuigen, alsmede in de administratie.

Bovendien werd er dit jaar weder een herhalings-cursus gegeven in het rekenen, de algebra, de meetkunde en de vlakke driehoeksmeting.

Dit onderwijs werd gegeven door een stuurman der Marine, die door den chef van den dienst der draadlooze telegrafie werd aangewezen om in die vakken les te geven op de tijden, dat een der (betreffende) vaste onderwijzers van de opleiding was belast met het geven van onderwijs aan de officieren in opleiding bij de draadlooze telegrafie.

De lessen voor het electro-technisch teekenen werden weder benut om schema's en teekeningen te vervaardigen, welke bij het onderwijs noodig zijn. Van deze teekeningen werden lichtdrukken vervaardigd, die, naar gelang het onderwijs dit vorderde, aan de leerlingen werden uitgereikt.

Het doel, dat hiermede beoogd wordt, n.l. om zonder gedrukte teekeningen in eenig dictaat het gegeven onderwijs voor de leerlingen vast te leggen, bleek hiermede te kunnen worden bereikt.

Zooveel mogelijk werd getracht, het practisch werk productief te doen zijn; ook gedurende het afgeloopen jaar werden de voorzieningen en herstellingen aan werktuigen en toestellen zooveel mogelijk door de leerlingen zelf verricht.

Over het algemeen bleek opnieuw, dat van de leerlingen der ambachtscholen, waar onderwijs gegeven wordt in het rekenen, de meetkunde, de algebra, de natuur- en werktuigkunde, en op eenige scholen in de electriciteitsleer, de kennis van die vakken zelfs van hen, die kort geleden die onderwijsinrichtingen verlieten, nog zeer gering was.

Militair onderwijs. Het militair onderwijs had op de voorgeschreven tijden en op de gewone wijze plaats.

Het bestond uit infanterie-exercitie, revolverschijfschieten, zwemmen, theorie enz.

Resultaat onderwijs. In het algemeen was het resultaat van het onderwijs voldoende en waren de ijver en vorderingen der leerlingen goed te noemen.

Aanneming. De drie opgeroepen sollicitanten, die geschikt waren

bevonden voor eene plaatsing als leerling-monteur der jongste afdeeling, kwamen allen op.

Sterkte enz. Het aantal ingeschreven sollicitanten voor leerling-monteur bedroeg dit jaar 168. Hiervan gaven 34 geen gevolg aan de oproeping tot keuring of bedankten. Van deze 134 werden 89 afgekeurd en 9 bedankten nog vóór en tijdens het afleggen hunner proef. De proef werd dus door 36 adspiranten geheel afgelegd. De proeftijd duurde ook dit jaar 4 weken, welke tijd voldoende is om de adspiranten te kunnen beoordeelen.

De keuze bepaalde zich tot 10 jongelieden, waarvan 9 afkomstig van ambachtscholen en 1 afkomstig uit de particuliere industrie.

Gelegenheid tot zelfstudie. Aan alle leerlingen werd gelegenheid gegeven, zich door eigen studie te ontwikkelen. Een schoollokaal bij het wachtschip werd hiertoe voor de leerlingen beschikbaar gesteld.

Werktijden. In de school- en werktijden hadden geene belangrijke veranderingen plaats.

De militaire lessen echter zijn voor den zomer-cursus gebracht van den morgen naar den namiddag. Vrijdag en Zaterdag werden geene militaire lessen gegeven.

Bezoek. Dit jaar werden geregeld te Amsterdam aanwezige oorlogs- en koopvaardij schepen bezocht. Van een bezoek aan eene belangrijke electro-technische fabriek moest wegens de daaraan verbonden kosten worden afgezien.

Verslag betreffende de Werfdivisie, loopende van 1 October 1910 tot 1 October 1911.

Materieel.

Gedurende dit verslagjaar werden geene nieuwe werktuigen voor de werkplaatsen aangeschaft.

Een petroleum-motor, afkomstig van het gastransportvaartuig *Krammer*, werd, voorloopig geheel vrij, opgesteld in de werkplaats aan wal (smederij) en wordt gebezigd bij het aanschouwelijk onderwijs; het ligt in het voornemen dezen motor ter gelegenertijd te plaatsen op eene fundeering en te werk te stellen ter oefening van het stokerspersoneel in het behandelen van dit soort werktuigen, daarbij tevens dienst doende voor luchttoevoer naar smederij en gietoven.

Een aanvang werd gemaakt met de verbouwing van het schip (referte de Ministerieele resolutie dd. 12 October 1910, Bureau D, n°. 59).

Eene waschplaats voor lichaamwasschen met aanvoer van koud en warm water is gebouwd voor en tegen de kombuis en reeds eenige maanden in gebruik; in verband hiermede werd voor de brug over

eene lengte van pl.m. 22,5 M. de tent vervangen door een dak van gegalvaniseerd plaatijzer, de ruimte tusschen dak en verschansing met hout afgeschoten, waardoor bij ongunstig weder eene goede gelegenheid voor plunjewasschen enz. beschikbaar is gekomen.

De ketelstoelen in de vroegere ketelruimen zijn, voor zooveel noodig, gesloopt en leggers voor de vloeren aangebracht; in het achterketelruim is de plaatijzeren vloer gelegd.

De bergplaats voor de behoeften van het detail electriciteit en de werkplaats voor het electrisch bedrijf zijn overgebracht naar het kuildek.

De vroegere machinekamer-ventilator, ter plaatse van het nieuwe onderofficiersverblijf, is weggenomen, de dekbalken enz. aangebracht en het dek voor het grootste gedeelte gelegd.

Hr. Ms. kanonneerboot *Lynx*, Hr. Ms. torpedoboot *Etna* en stoomsloep 52 bleven toegevoegd aan de werfdivisie. Hr. Ms. kanonneerboot *Tyr* werd 10 Juni vervangen door Hr. Ms. kanonneerboot *Freyr*. Achterwielsloep 71 deed weder dienst bij de opleiding der zeemiliciens-hulpmachinist.

Personeel.

In de sterkte van het vaste personeel werd geene wijziging gebracht, — enkele mutatiën hadden plaats.

Evenals het vorig jaar werd schoolonderwijs gegeven aan de stokers, die tot eenige opleiding behoorden, en aan alle nieuw aangenomen stokers der 2de klasse. Met dit onderwijs was belast een onderofficier-stuurman.

Opleidingen volgens het oude Reglement Werfdivisie, in werking tot 1 Januari 1911.

a. Opleiding tot sergeant-stoker.

Bij het begin van dit verslagjaar waren in opleiding 5 korporaals-stoker der 1ste klasse, waarvan hij het einde van den cursus 4 het examen voor sergeant-stoker bijzonder goed en 1 zeer voldoende aflegden, waarna zij geplaatst werden als dienstdoend sergeant-stoker aan boord Hr. Ms. *Heemskerck*.

b. Opleiding tot korporaal-stoker der 1ste klasse.

1 October 1910 waren in opleiding voor korporaal-stoker der 1ste klasse 9 korporaals-stoker der 2de klasse, waarvan 7 vanaf 16 October 1909 en 2 van af 16 April 1910.

Het certificaat van bekwaamheid als werkman werd uitgereikt:
op 16 October 1910 aan: 2 als draaier-bankwerker,
2 „ smid-ketelmaker,
1 „ koperslager;
op 25 Februari 1911 aan: 2 „ bankwerker-draaier;
op 15 April 1911 aan: 2 „ smid-ketelmaker.

Door allen werd voldaan aan de overige eischen, gesteld in art. 55 (oud), Hoofdstuk XI, Deel I, V. K. M.

De oefeningen in de ambachten stonden nog geheel onder leiding van personeel van 's Rijkswerf, de overige oefeningen waren geregeld als het vorige jaar.

OPLEIDINGEN VOLGENS HET NIEUWE REGLEMENT WERFDIVISIE, in werking van af 1 Januari 1911.

a. Korporaals-stoker der 1ste en 2de klasse, in opleiding voor sergeant-stoker.

1 Januari 1911 kwamen 5 korporaals-stoker der 1ste klasse in opleiding voor sergeant-stoker (afd. C.), die den 28sten Juni 1911 het examen voor sergeant aflegden: 3 op zeer voldoende-, 2 op voldoende wijze.

Aan het einde van dit verslagjaar zijn sedert 1 Juli in deze afdeeling 8 korporaals-stoker der 1ste klasse geplaatst.

1 Januari 1911 werden 5 (Afd. B.) en 1 Juli 1911 8 korporaals-stoker der 2e klasse (Afd. A.) bij de opleiding tot sergeant-stoker geplaatst.

Het onderricht had geheel op dezelfde wijze en met dezelfde leermiddelen plaats als in het vorige verslagjaar, — dat in de ambachten voor de korporaals, op of na 1 Januari 1911 in opleiding genomen, in de werkplaatsen en door personeel der werfdivisie.

b. Stokers-olieman en stokers der 1ste en der 2de klasse met bijzonderen aanleg als werkman.

Gedurende dit verslagjaar werden slechts 2 stokers-olieman en 1 stoker der 1ste klasse met bijzonderen aanleg als werkman bij de werfdivisie geplaatst.

Een stoker-olieman legde de proef voor korporaal-stoker der 2de klasse af voor zooverre betreft art. 54 sub 1 t/m. 6, Hoofdstuk XI, Deel I, V. K. M. op voldoende wijze; de overigen zijn nog in opleiding.

De meest geschikte in opleiding zijnde stokers werden gedurende eenigen tijd in de gelegenheid gesteld voor oefening mede te varen op de motor-barkas van Hr. Ms. wachtschip.

c. Opleiding nieuw aangenomen stokers der 2de klasse.

55 nieuw aangenomen stokers werden bij de werfdivisie geplaatst; 1 had reeds bij de marine gediend als stoker der 1ste klasse Na eenig militair onderricht te hebben ontvangen, werden zij werkzaam gesteld in de werkplaatsen en namen zij deel aan de stookoefeningen aan boord Hr. Ms. kanonneerboot *Tyr* of *Freyr* en daarna aan boord Hr. Ms. kanonneerboot *Lynx*, Hr. Ms. torpedoboot *Etna* en de defensiesloep 52. Bij het verlaten der werfdivisie werd op 34 conduiteboekjes eene der navolgende aanteekeningen geplaatst:

2 zeer veel aanleg als bankwerker-draaier,
1 „ „ „ „ draaier-bankwerker,
3 „ „ „ „ bankwerker,
1 „ „ „ „ smid,
7 veel aanleg als bankwerker,
1 „ „ „ smid,
1 „ „ „ koperslager,
9 aanleg als bankwerker,
1 „ „ draaier,
8 „ „ smid.

Lichaamsoefeningen en buitenluchtspelen werden, zooverre de dienst het toeliet, aangemoedigd.

d. Opleiding zeemiliciens-hulpmachinist.

7 miliciens-hulpmachinist werden den 15den April 1911 uit de rolle Hr. Ms. *Neptunus* geplaatst bij de werfdivisie om hunne verdere opleiding tot zeemilicien-hulpmachinist te ontvangen (zie §§ 21 en 117 der Bepalingen betreffende indeeling en oefening der Zeemiliciens).

Dit geschiedde theoretisch en practisch in denzelfden geest als het vorige verslagjaar.

Bij het einde van den cursus op den 1sten Augustus werden allen geschikt geoordeeld om den dienst als chef der machinekamer op stoombarkassen, stoom- en achterwielsloepen te verrichten.

e. Opleiding leerlingen-stoker.

De aanneming voor deze hoedanigheid is niet geopend geweest.

f. Op 's Rijkswerf te Willemsoord werkzaam zijnde stokers.

Een viertal stokers was werkzaam bij de conservatie van 's Rijkswerf te Willemsoord.

g. Stokerspersoneel tijdelijk niet op de vloot benoodigd.

Behalve de stokers, behoorende tot of bestemd voor de verschillende opleidingen, waren nog voor korter of langer tijd aan boord van het instructieschip geplaatst:

3 korporaals-stoker der 1ste klasse,
37 „ „ „ 2de „ ,
2 „ „ „ 3de „ ,
44 stokers-olieman,
110 stokers der 1ste klasse,
43 „ „ 2de „ .

Aan meerderen werd, indien zij daarvoor lust en aanleg toonden, gelegenheid gegeven zich te bekwamen in de verschillende ambachten en de schoollessen der opleiding te volgen; door eenigen van hen werd, voor zoover dit aan boord van een niet varend schip mogelijk is, de proef voor hoogere klasse of rang met gunstigen uitslag afgelegd, t. w.:

4 stokers-olieman voor korporaal-stoker der 2de klasse,
5 stokers der 1ste klasse voor stoker-olieman,
6 stokers der 2de klasse voor stoker der 1ste klasse.

Een zevental stokers, die zich daarvoor hadden aangemeld en gegeschikt geoordeeld werden, namen deel aan de oefeningen in het duiken aan boord van het torpedo-instructieschip, waarvan 5 het brevet van geoefend duiker verkregen.

Ook het overige personeel werd voor zooveel mogelijk in de gelegenheid gesteld zich te bekwamen in de verschillende ambachten.

Uitgezonderd het bij de opleidingen geplaatste stokerspersoneel, werden alle stokers werkzaam gesteld bij de verbouwing van het instructieschip en de uitvoering van de noodige herstellingen, ook aan boord van de toegevoegde vaartuigen, en allen werden ingedeeld bij het machinekamerbedrijf aan boord van Hr. Ms. *Van Speyk* en bij den scheepdienst.

Aan de in dienst zijnde schepen en de maritieme inrichtingen te Willemsoord werd meermalen assistentie verleend door het beschikbaar stellen van personeel of door het uitvoeren van herstellingen, aanmaak inventarisgoederen enz.

Voorts werden herstellingen uitgevoerd ten behoeve van Hr. Ms. schepen *Gelderland*, *Noordbrabant*, *Piet Hein* en *Zeehond*. Diverse hulpwerktuigen werden van deze schepen nagezien als: fans voor kunstmatigen trek, ventilatiefans, Weir's en andere pompen enz.; voor sommige nieuwe en waarloôdeelen aangemaakt; verschillende appendages van werktuigen en ketels, kleppen en klepkasten uit stoom- en andere leidingen nagezien en voor zoover noodig vernieuwd; en geassisteerd bij de werkzaamheden aan de condensors van Hr. Ms. *Noordbrabant*. Ook verleenden stokers van verschillende kwaliteit hulp bij de werkzaamheden aan boord van laatstgenoemde schepen.

h. Plaatsing van jonge matrozen, tot onderzoek van hun aanleg voor opleiding tot torpedomaker.

De matroos der 3de klasse, aan het eind van het vorig verslagjaar aanwezig, gaf ook gedurende de laatste maanden van zijn verblijf aan boord van Hr. Ms. *Van Speyk* blijk lust en aanleg te bezitten en werd 16 Januari 1911 overgeplaatst naar Hr. Ms. *Vulcaan*.

1 Juli 1911 werd weder een lichtmatroos, afkomstig van de opleiding te Hellevoetsluis, bij de werfdivisie geplaatst, — ook over hem is het oordeel tot nu toe gunstig.

Door het onderwijzend personeel werd met bijzonder veel ijver hun taak verricht; het in opleiding zijnde stokerspersoneel volgde met lust en ijver de lessen.

Het gedrag der stokers was over het algemeen zeer goed. Ernstige straffen behoefden zelden te worden opgelegd.

De gezondheidstoestand was goed.

VERSLAG OVER DEN DIENST DER DRAADLOOZE TELEGRAFIE, DE OPLEIDING DER OFFICIEREN VOOR DIEN DIENST, DE OPLEIDING TOT SEINER DER 1ste KLASSE EN DIE DER MILICIENS-KUSTWACHTER.

a. Draadlooze telegrafie.

In het afgeloopen verslagjaar werden uitgerust, met installaties voor draadlooze telegrafie, de torpedojagers *Wolf* en *Fret*, voor welke beide schepen z.g. fluitvonken-stations van het nieuwste systeem bij de Maatschappij „Telefunken" werden aangekocht, benevens 3 torpedobooten, die van eene meer eenvoudige inrichting werden voorzien.

Het lichtschip *Maas* werd voorzien van eene installatie, krachtig genoeg om met het nabijzijnd Rijks-radiotelegrafisch station te Scheveningen te correspondeeren.

Hr. Ms. pantserdekschip *Zeeland* werd voorzien van de installatie voor D. T., afkomstig van Hr. Ms. *Noordbrabant*, na het aanbrengen van eenige verbeteringen, waarvan de werkzaamheden nog niet beeindigd waren bij het einde van dit verslagjaar, terwijl voor Hr. Ms. *Koningin Regentes* bestellingen werden gedaan ten einde het station D. T. daar aan boord te trasformeeren in een fluitvonkenstation.

Voor de behoefte voldoend krachtige stations werden aangeschaft voor de beide in aanbouw zijnde mijnenleggers *Medusa* en *Hydra* en voor rekening van het Departement van Landbouw, Handel en Nijverheid voor de lichtschepen no. 7 & 5, het eerste liggende op den Noord-Hinder, het laatste als reserve-lichtschip.

Voor zoover mogelijk werden, met beschikbare werkkrachten, alle reparatiën, ook voor de Directiën te Willemsoord en Hellevoetsluis, met eigen personeel verricht en door aanmaak de magazijnsinventaris aangevuld.

Een aanvang werd gemaakt om het station D. T. te Amsterdam te vergrooten, waartoe een gedeelte van den noordervleugel van het torpedo-atelier werd aangewezen.

Te Willemsoord en Hellevoetsluis werd aangevangen alle torpedobooten van het type G zoodanig in te richten, dat ten spoedigste een station D. T. op die booten kan worden geïnstalleerd.

Levering van toestellen had voornamelijk plaats door de Maatschappij „Telefunken"; van enkele toestellen werd de levering als proef opgedragen aan de firma Dr. Erich Huth, te Berlijn, door tusschenkomst van den vertegenwoordiger te Amsterdam. Met de Marconi Wireless Cy. werd voeling gehouden.

Het personeel bij den dienst der D. T., gaf alle reden tot tevredenheid.

Als oefeningsstations werden gebruikt het station D. T. te Hellevoetsluis, thans permanent opgericht a/b. Hr. Ms. *Van Galen*, doch slechts in gebruik in de zomermaanden; een tijdelijk station in het Geniekamp te Zeist; terwijl als derde station de proef werd genomen dit te Hoorn op te richten op het terrein van het Landbouwproefstation, welke proef, door de welwillende medewerking van den Directeur van genoemde inrichting en de toestemming van het Departement van Landbouw, uitnemend slaagde.

Aan de navolgende officieren werd een cursus gegeven in de theorie en practijk van de draadlooze telegrafie:

luitenant ter zee der 2e klasse	J. C. M. Warnsinck
idem	K. W. Thomas
idem	H. A. Crommelin
idem	A. Dubois.

Laatstgenoemde verliet den zeedienst met eervol ontslag.

De lessen werden gegeven door den luitenant ter zee der 1ste klasse J. C. van Iterson, in draadlooze telegrafie,

idem K. A. Telders, in seinen en seininstructie, en sergeant-seiner C. J. v. d. Waals, in telegrafeeren en soundeeren.

Het personeel van de opleiding tot monteur gaf les in de practische behandeling van motoren en dynamo's en het bewerken van materialen.

Na afloop van den practischen cursus, werden de officieren gedurende 14 dagen gedetacheerd bij het Rijks-radiotelegrafisch station te Scheveningen, ten einde aldaar het bedrijf en den dienst te leeren kennen. Het bleek, dat deze detacheering bij wijze van proef, voor de eerste maal genomen, uitstekend slaagde, dank zij de welwillende medewerking van den chef van dien dienst, en zeer veel zal bijdragen tot

hunne ontwikkeling op het gebied der D. T., zoodat in den vervolge eene dergelijke detacheering,als slot van de opleiding, alle aanbeveling verdient.

b. Opleiding tot seiner der 1ste klasse.

Half October ving de opleiding aan met 12 matrozen der 1ste en 2e klasse.

Twee hunner werden wegens ongunstig gedrag, drie op verzoek van de opleiding verwijderd, terwijl één niet slaagde bij de proef na afloop van den cursus.

Aan 6 matrozen kon het brevet voor seiner der 1ste klasse worden uitgereikt.

c. Opleiding zeemiliciens-kustwachter.

De zeemiliciens-kustwachter kwamen den 16den April a/b. Hr. Ms. wachtschip te Amsterdam en gingen den 26den October d.a.v. met groot verlof.

Onderwijs werd gegeven in de seinmiddelen, waarover de M. K. W. kan beschikken, en het telefoneeren, terwijl de exercitiën, roeien, zwemmen en sportoefeningen voornamelijk dienden tot militaire vorming, lichamelijke ontwikkeling en ontspanning. Bovendien werd geoefend in de behandeling van het geweer, het schijfschieten en les gegeven in de verbandleer.

De miliciens namen deel aan de oefeningen der M. K. W. in Zeeland en in de groepen IJmuiden en Noordwijk en aan die tijdens de instelling eener voorloopige M. K. W. van 11—26 September.

De miliciens van de lichting 1909 kwamen op voor herhalingsoefening voor 5 weken. Deze namen deel aan de oefening in de groepen Noordwijk en IJmuiden.

Gedrag en bekwaamheid gaven over het algemeen reden tot bijzondere tevredenheid.

Negen militaire kustwachters (van den dienst der Rijkskustverlichting) als kader ingedeeld bij de M. K. W., volgden te Amsterdam een korten cursus tot aanleeren van het Morse-seinen en het nachtelijk seinen.

Opleiding tot korporaal-konstabel en tot kanonnier.

Aan de opleiding tot korporaal-konstabel werd deelgenomen door 17 matrozen der 1ste klasse en 3 mariniers der 1e klasse, allen met gunstigen uitslag.

De opleiding tot kanonnier ving aan met: 8 kwartiermeesters, 6 matrozen der 1ste klasse, 13 matrozen der 2e klasse, 2 korporaals der mariniers, 5 mariniers der 1ste klasse en 11 mariniers der 2de klasse, totaal 45 man.

Hiervan vielen af: 1 matroos der 1ste klasse en 2 mariniers der 2de klasse wegens ziekte, 1 marinier der 2de klasse op verzoek, en 1 marinier der 2de klasse wegens onvoldoenden aanleg.

Van de 40 overblijvenden werden aangesteld tot kanonnier der 1ste klasse:

8 kwartiermeesters,
5 matrozen der 1ste klasse,
13 „ „ 2de „
2 korporaals der mariniers,
4 mariniers der 1ste klasse en
5 „ „ 2de „ ;

tot kanonnier der 2de klasse:

1 marinier der 1ste klasse en
1 „ „ 2de „ ;

tot artillerist:

1 marinier der 2de klasse.

Evenals het vorige jaar werd de oefening G 2 achterwege gelaten, doch overigens het schietreglement gevolgd.

Dank zij ook het mooie weder, dank zij ook de verbeteringen bij de kanons van 7,5 c.M. aangebracht in afvuurinrichting en richtmiddelen (kijker), waren de resultaten der opleiding zéér gunstig.

Veel nut werd daarbij ondervonden van de contrôle-kijkers naar het denkbeeld van den luitenant ter zee der 2e klasse W. J. Hoffman aangebracht (vroegere kijkers van de kanons van 24 c.M.).

Examens voor hoogeren rang werden afgelegd door:

2	sergeants-konstabel . . .	uitmuntend.
2	„ „ . . .	zeer voldoende.
2	„ „ . . .	voldoende.
1	„ „ . . .	onvoldoende.
3	korporaals-konstabel . .	bijzonder goed.
4	„ „ . .	zeer voldoende.
2	„ „ . .	voldoende.
2	„ „ . .	onvoldoende.

De kanonnerbooten *Wodan* en *Sperwer* werden aan Hr. Ms. *Bellona* toegevoegd, resp. op 30 Maart en op 21 Maart. Hoewel zij op resp. 1 September en 8 September niet meer voor de *Bellona* noodig waren, bleven zij ingevolge ministerieele order tot resp. 18 en 28 September aan dezen bodem toegevoegd.

Beide booten werden ook gebezigd om aan kanonniers van andere schepen en inrichtingen gelegenheid voor schietoefeningen te geven.

Opleiding van het personeel der Koninklijke marine-reserve,

voor zooverre op de daartoe bestemde opleidingsschepen plaats hebbende, van den 1sten October 1910 tot ultimo September 1911.

Instructieschepen.

Hr. Ms. *Atjeh* te Willemsoord, waaraan toegevoegd tot 1 November 1910 Hr. Ms. torpedoboot *Dempo*, daarna Hr. Ms. torpedoboot *Cycloop*.

Onderwijs.

Het onderwijs geschiedde volgens de bestaande bepalingen, waarbij zooveel mogelijk de goedgekeurde tableaux gevolgd werden.

De vaaroefeningen en schietoefeningen met het kanon van 3.7 cM. der officieren hadden plaats op de toegevoegde torpedoboot; de matrozen werden in het sturen op schepen met 2 schroeven geoefend op de kanonneerbooten, toegevoegd aan Hr. Ms. *Bellona*.

De torpedisten namen zooveel mogelijk deel aan de oefeningen en werkzaamheden bij den torpedodienst, terwijl zij hunne schietoefeningen met het kanon van 3.7 cM., geweer en revolver volbrachten aan boord Hr. Ms. *Atjeh* en de toegevoegde torpedoboot.

Het personeel van den stoomvaartdienst werd geplaatst op het materieel behoorende tot den torpedodienst; enkele stokers werden geoefend op Hr. Ms. *Cycloop*.

De officieren bezochten de Marinewerf te Willemsoord en de werkplaatsen en bergplaatsen op Oostoever.

Officieren.

Op den 1sten October 1910 waren in oefening 4 officieren, terwijl 1 officier tijdelijk aan boord geplaatst werd.

Op den 1sten October 1911 waren geene officieren meer in oefening.

Matrozen en torpedisten.

Op den 1sten October 1910 waren in oefening 8 matrozen en geene torpedisten.

Gedurende den verslagtijd kwamen in oefening:

112 matrozen,
6 torpedisten.

Op den 1sten October 1911 bleven in oefening:

6 matrozen,
1 torpedist.

Het personeel onderofficieren, belast met het geven van onderwijs, werd tijdelijk gedurende de maanden Maart en April als gewoonlijk versterkt, wegens de groote opkomst in drie maanden.

Stoomvaartdienst.

Op den 1sten October 1910 was in oefening 1 adjunct-machinist.

Gedurende den verslagtijd kwamen in oefening, aan boord van dit instructieschip:

26 adjuncten-machinist,
1 leerling-machinist,
1 sergeant-stoker,
1 korporaal-stoker der 2de klasse,
1 stoker-olieman,
6 stokers der 1ste klasse.

Op den 1sten October 1911 bleven in oefening:

1 adjunct-machinist,
1 stoker-olieman.

Sterkte van het korps officieren.

Rangen.	1902		1903		1904		1905		1906		1907		1908		1909		1910		1911	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Vice-Admiraal	2	2	1	1	1	3	3	4	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2	2
Schout-bij-nacht. . . .	3	2	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3	4	4	5	5	5	5
Kapitein ter zee . . .	26	26	26	26	27	28	26	27	30	30	30	30	29	29	27	27	28	28	28	28
Kapitein-luitenant ter zee	37	37	37	37	36	36	37	36	33	36	36	37	37	37	38	39	36	36	37	37
Luitenant ter zee 1e klasse	120	120	120	120	120	120	120	121	123	120	123	123	127	123	120	119	120	120	119	120
„ „ „ 2e „	226	234	220	230	221	215	215	198	202	192	191	182	179	175	186	176	185	175	198	187
Adelborst 1e klasse . .	62	45	56	32	40	38	42	41	30	28	29	29	42	42	57	54	63	64	64	64
„ 2e „ . .	40	40	41	41	31	30	34	34	54	54	77	75	84	84	93	91	92	90	89	87
„ 3e „ . .	34	34	43	43	55	55	58	58	49	49	35	35	19	19	—	—	—	—	—	—
Inspecteur geneeskundigen dienst	1	1	1	1	1	1	1	1	—	—	—	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Dirig. officier v. gezondheid 1e klasse . . .	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Dirig. officier v. gezondheid 2e klasse . . .	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Officier van gezondheid 1e klasse	46	46	45	45	45	45	45	45	45	44	44	44	41	41	42	39	39	37	37	38
Officier van gezondheid 2e klasse	21	21	21	20	18	17	17	12	13	12	16	15	16	19	19	20	19	19	20	19
Student en candidaat-arts	7	6	7	5	5	7	7	5	15	15	20	19	23	21	24	21	24	23	28	25
Apotheker 1e klasse . .	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3
„ 2e „ . .	2	2	2	3	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2	—	—	—	—	—	—
Hoofdinspecteur van administratie	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Inspecteur van administratie	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3
Officier van administratie 1e klasse	24	24	24	24	24	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
Officier van administratie 2e klasse	41	41	45	37	40	37	39	39	39	35	37	36	40	40	44	40	39	37	39	37
Adjunct-administrateur .	8	8	6	6	5	5	9	9	11	11	10	10	9	9	8	8	8	8	7	8
Adspirant-administrateur .	6	5	9	9	11	11	11	10	9	9	8	8	8	8	8	8	8	8	8	7

Sterkte van het personeel onder- officieren en mindere schepelingen.

Rangen en Standen.	1902		1903		1904		1905		1906		1907		1908		1909		1910		1911	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Opperschipper	17	16	16	17	17	18	17	15	16	19	20	20	20	19	17	21	18	18	17	18
Schipper	20	20	20	23	23	22	28	27	29	26	26	26	26	26	26	24	25	24	26	25
Bootsman	152	149	149	150	151	150	142	142	136	138	138	137	139	136	135	131	134	134	133	133
Kwartiermeester. . . .	166	171	179	148	140	139	142	143	147	154	153	142	145	147	165	159	157	162	157	149
Opperkonstabel	6	8	8	6	7	6	10	10	9	9	9	9	9	8	9	9	9	9	9	9
Konstabel-majoor . . .	19	20	20	22	21	23	21	20	19	19	19	19	19	18	17	18	17	17	17	17
Sergeant-konstabel . . .	75	74	78	79	82	75	79	78	75	75	73	74	72	73	76	74	73	73	73	73
Korporaal- „ . . .	81	82	77	80	81	86	90	87	88	89	91	89	88	88	87	91	86	99	90	99
Seiner-majoor.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2	2	2	2	2
Sergeant-seiner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	7	7	13
Korporaal-seiner. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	11	18	18	18	22	31	25
Oppertorpedomaker. . .	3	3	3	3	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4
Torpedomaker-majoor . .	15	15	15	15	14	14	14	14	14	15	15	15	15	15	15	15	22	22	24	23
Sergeant-torpedomaker .	65	68	68	73	70	77	83	83	87	87	89	92	96	95	96	95	83	82	82	82
Korporaal- „ .	61	61	77	73	71	78	73	77	73	76	69	67	68	80	81	81	79	80	80	81
Matroos- „ .	8	9	4	4	9	2	5	7	5	3	5	6	14	5	1	1	6	5	2	2
Oppertorpedist	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Torpedist-majoor . . .	16	15	19	20	20	20	23	24	24	26	28	27	30	31	32	32	30	30	30	30
Sergeant-torpedist . . .	32	34	30	31	29	34	34	35	37	34	33	42	45	43	45	45	47	47	49	49
Korporaal- „ . . .	38	44	45	44	44	45	54	62	67	70	70	65	68	69	67	64	67	67	67	65
Torpedist 1e klasse . .	38	29	28	23	18	12	12	8	5	5	5	5	5	4	4	3	3	3	2	1
„ 2e „ . .	4	3	3	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Timmerman-majoor. . .	8	9	9	9	9	8	9	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Sergeant-timmerman . .	28	27	33	31	29	28	27	26	25	24	24	24	24	24	22	22	22	20	19	17
Korporaal- „ . .	22	20	19	20	22	24	21	19	18	18	17	15	14	11	8	8	6	6	8	8
Matroos- „ . .	11	11	9	11	7	9	10	10	9	9	7	7	8	5	7	9	9	12	14	16
Leerl.-geweerm.-monteur .	—	7	18	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oppergeweermaker . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1
Geweermaker-majoor . .	—	—	—	—	—	—	1	2	2	2	3	3	3	3	2	1	1	1	1	—
Sergeant-geweermaker .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	6	6	7	7	7	7	7	7	7	9
Korporaal-geweermaker .	—	—	—	—	2	1	6	6	6	6	4	4	5	5	9	9	11	11	11	9
Leerling- „ . .	—	—	—	—	5	5	4	4	5	6	6	6	7	7	3	3	3	3	3	2
Sergeant-monteur . . .	—	—	—	—	—	—	2	2	5	5	11	11	14	14	14	14	14	14	14	23

Rangen en Standen.	1902		1903		1904		1905		1906		1907		1908		1909		1910		1911	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Korporaal-monteur	—	—	—	—	5	5	9	9	9	9	13	13	20	19	28	28	36	35	43	34
Leerling- „	—	—	—	—	10	10	15	15	22	22	24	24	22	22	22	22	16	15	7	7
Bottelier-majoor	9	9	9	10	10	10	12	12	10	10	11	11	11	11	11	11	12	11	11	10
Sergeant-bottelier	32	31	32	33	33	30	30	32	32	29	27	26	27	25	25	25	25	25	28	28
Korporaal- „	27	28	30	23	23	24	27	26	29	29	27	25	23	25	24	25	23	23	22	25
Matroos- „	18	19	17	22	23	28	25	23	21	20	19	21	20	20	22	21	24	26	28	24
Ziekenverpleger-majoor	8	8	8	8	8	8	10	11	12	12	12	12	12	12	13	13	13	12	12	12
Sergeant-ziekenverpleger	40	40	40	40	40	39	39	37	36	35	36	36	36	35	35	37	37	36	35	36
Korporaal- „	32	34	34	37	36	38	30	33	36	37	34	33	31	34	32	32	33	33	34	33
Matroos- „	27	22	20	22	18	15	22	19	10	10	10	12	19	15	22	17	26	26	27	26
Opperschrijver	—	—	—	—	—	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4
Schrijver-majoor	18	20	20	20	20	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	15	15
Sergeant-schrijver	70	69	69	69	68	67	65	62	61	57	50	53	58	58	58	58	59	59	59	60
Korporaal- „	11	11	17	13	12	8	13	21	24	30	34	43	41	40	36	35	36	36	37	37
Matroos- „	23	24	18	33	36	42	71	64	60	54	53	43	34	30	28	29	25	29	31	33
Sergeant-hofmeester	36	39	37	38	41	40	39	38	38	37	32	35	38	37	41	41	42	42	43	42
Korporaal- „	18	22	24	21	20	21	19	22	24	31	32	35	28	31	25	29	27	26	28	25
Matroos- „	30	24	24	40	36	45	50	41	37	27	22	18	20	18	18	13	11	11	17	22
Sergeant-kok	51	49	51	49	50	51	57	56	51	51	50	54	55	59	59	53	59	58	57	57
Korporaal- „	55	60	63	59	57	59	46	50	58	62	58	53	51	49	54	65	65	65	63	53
Matroos- „	55	50	51	59	56	50	50	42	35	29	31	31	33	35	30	24	17	13	17	31
Kleermaker	12	11	12	13	13	14	14	14	16	15	15	17	14	16	15	20	16	16	20	20
Schoenmaker	14	21	24	25	31	32	31	31	33	32	33	31	31	27	25	38	30	31	33	34
Scheerder	45	46	44	42	43	40	40	38	40	38	35	36	32	30	28	27	27	26	28	27
Matroos 1e klasse	900	915	942	894	864	823	758	738	710	655	652	614	561	528	507	488	500	487	501	484
„ 2e „	530	526	541	522	533	527	513	488	486	494	505	477	476	488	491	482	459	468	462	495
„ 3e „	677	658	616	565	527	498	455	524	559	557	554	551	610	604	712	793	900	1094	1056	1128
Lichtmatroos	219	240	237	214	194	172	224	222	241	226	210	240	222	331	347	405	414	445	412	360
Jongen	600	611	600	584	543	533	465	450	466	446	405	393	410	450	483	515	536	344	321	262
Zeemilicien	2515	3011	2416	2908	2423	2952	2447	2937	2448	2819	2326	2701	2211	2597	2106	2488	1977	2358	1872	2269
Kapelmeester	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Onderkapelmeester	—	—	—	—	—	1	1	1	1	—	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Stafmuzikant	—	—	—	—	—	22	23	24	24	24	24	25	25	25	25	24	25	25	25	24
Muzikant	41	41	41	40	41	11	11	11	11	11	11	7	11	11	11	10	11	11	11	11
Adspirant-muzikant	—	—	—	—	—	5	5	7	7	7	7	8	7	8	8	8	8	8	8	7
Leerling-muzikant	—	—	—	—	—	11	9	5	7	6	6	7	7	6	6	6	5	4	6	7

Rangen en Standen.	1902		1903		1904		1905		1906		1907		1908		1909		1910		1911	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
	OPGEHEVEN QUALITEITEN. *)																			
Opperstuurman	3	3	3	3	3	3	4	2	2	3	3	3	3	3	4	4	4	3	4	4
Stuurman-majoor . . .	6	6	6	7	7	7	7	6	6	5	6	6	6	6	5	4	4	5	3	1
Sergeant-stuurman . . .	18	15	15	12	11	11	10	9	9	9	8	8	8	5	5	5	4	2	1	1
Sergeant-provoost . . .	11	10	10	8	7	5	4	3	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeilmaker-majoor . . .	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	6	6	8	9	8	7	6	6	7	7
Sergeant-zeilmaker . . .	14	13	13	12	11	10	10	10	9	8	7	6	4	3	2	1	1	1	—	—
Smid-majoor	8	8	8	5	4	4	3	1	1	1	—	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sergeant-smid	6	5	5	3	3	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koksmaat	4	4	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1
Eerste-kleermaker . . .	6	6	4	4	4	3	3	3	3	2	3	1	2	1	1	1	1	1	1	—
Korporaal- „ . . .	7	7	9	9	9	8	8	8	8	8	7	7	7	6	6	6	4	3	3	3
Korporaal-schoenmaker .	32	30	28	21	21	21	20	16	16	15	14	13	11	11	11	8	8	8	5	5

*) Bij Kon. besluit van 22 Juli 1895, nº. 35, werd bepaald, dat deze qualiteiten geleidelijk zullen worden opgeheven.

Sterkte van het Korps Mariniers.

Rangen en Standen.	1902		1903		1904		1905		1906		1907		1908		1909		1910		1911	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Kolonel	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Luitenant-kolonel	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
Kapitein	12	12	12	12	12	12	12	14	14	15	15	15	15	15	13	13	13	15	15	15
1e Luitenant	15	15	15	15	15	15	19	17	21	20	21	19	17	17	16	14	13	11	11	9
2e „	15	15	15	12	9	9	5	5	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Intendant	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Kapitein-kwartiermeester	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3
Luitenant-kwartiermeester	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1
Adjudant-onderofficier	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	4	4	4
Sergeant-majoor	14	14	14	14	14	14	14	14	14	15	15	15	16	15	15	15	13	16	16	17
Sergeant	99	105	105	105	105	105	105	105	105	106	105	105	112	112	112	112	113	112	109	112
Korporaal	142	153	168	162	168	161	168	168	168	166	168	168	168	168	168	168	168	167	171	166
Marinier 1e klasse	494	509	499	535	514	537	513	532	528	546	502	535	510	550	529	520	513	503	520	516
„ 2e „	493	489	518	507	521	494	537	494	517	465	478	448	470	419	457	482	506	548	526	515
„ 3e „	726	687	639	570	538	506	464	460	431	424	400	349	319	355	378	397	416	372	388	347
Sergeant-tamboer	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
„ hoornblazer	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Korporaal-tamboer	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Tamboer 1e klasse	26	26	27	28	27	28	29	28	31	32	29	25	31	30	30	30	30	33	32	31
„ 2e „	16	18	15	15	17	19	22	23	23	20	21	21	20	19	18	23	22	17	17	14
„ 3e „	49	45	48	44	42	40	39	35	36	31	26	19	16	23	31	30	23	18	15	13
Sergeant- of korp.-pijper	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Pijper 1e klasse	9	10	9	11	10	10	8	10	8	6	6	8	10	10	8	9	8	7	8	9
„ 2e „	7	9	10	10	7	7	6	4	6	7	6	14	4	4	4	4	8	7	8	7
„ 3e „	17	14	13	12	16	15	17	18	18	14	13	11	13	13	17	16	16	15	17	12
Adj.-onderoffic.-schrijver	—	—	—	—	—	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Sergeant-majoor-schrijver	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2
„ schrijver	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	2	4	4	3	3	3	2
Korporaal „	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	1	—	—	—	—
Fourier	8	8	8	8	8	8	8	8	8	6	8	8	—	—	—	—	—	—	—	—
Meester-geweermaker	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
„ kleermaker	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Hoofd-magazijnknecht	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—
Magazijnknecht	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	1	1	1	—	—	—	—

Sterkte van het personeel van den Marine-stoomvaartdienst.

Rangen en Standen.	1902		1903		1904		1905		1906		1907		1908		1909		1910		1911	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Inspect. v. d. marine-stoomvaartdienst .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2
Offic.-machinist 1e kl.	10	10	10	10	10	13	13	17	16	14	16	15	15	14	20	20	18	24	25	25
Offic.-machinist 2e kl.	25	25	25	25	25	26	29	30	33	40	41	45	45	46	42	43	47	41	41	45
Hoofdmachinist 1e kl.	32	33	33	31	33	68	69	58	55	49	53	45	46	46	44	46	43	50	44	33
„ 2e „	40	42	42	42	42															
Machinist 1e kl. . .	82	79	72	66	57	108	102	101	114	118	110	128	141	135	140	129	146	135	153	151
„ 2e „ . .	61	47	58	44	53															
Adjunct-machinist *) .	30	30	33	33	40	39	62	61	67	53	67	43	44	42	51	48	40	38	38	38
Adspir.-machinist **)	64	64	71	71	68	68	74	73	71	71	73	73	61	60	56	56	54	53	50	50
Opperstoker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	5
Stoker-majoor . . .	5	7	7	14	17	17	20	23	24	24	26	28	28	28	30	34	34	33	33	32
Sergeant-stoker . .	45	42	52	41	44	44	44	41	38	42	45	42	49	48	54	53	50	42	47	51
Korporaal-stoker 1e kl.	—	—	—	—	—	24	27	23	35	32	34	46	44	50	43	49	53	45	36	42
„ „ 2e „	—	—	—	—	—	133	154	152	139	152	160	188	198	199	210	218	224	232	241	244
„ „ 3e „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6	7	10	13	19	22
„ „ I	268	283	278	241	310	9	24	23	22	16	16	11	2	—	—	—	—	—	—	—
„ „ II	—	—	—	—	—	103	70	62	60	46	37	22	15	12	1	—	—	—	—	—
„ „ B. D.	—	—	—	—	—	58	42	43	33	36	31	38	46	33	35	29	29	29	26	24
Stoker-olieman . . .	—	—	—	—	—	7	68	109	121	128	126	130	157	182	186	193	179	172	175	164
Stoker 1e klasse . .	357	380	462	495	522	532	469	432	431	447	467	495	495	486	457	460	429	463	481	523
„ 1e „ B. D.	—	—	—	—	—	11	5	6	6	6	6	8	8	9	9	6	6	6	5	5
„ 2e „ . .	461	424	332	308	262	264	316	388	368	316	270	222	230	270	328	328	328	315	241	213
„ 3e „ . .	100	124	168	181	212	226	133	61	46	11	39	11	5	3	1	—	—	—	—	—
Hulpstoker	—	—	—	—	—	1	1	5	14	24		—	—	—	2	1	1	1	3	2

*) Tot 1904 Adspirant-machinist. **) Tot 1904 Leerling-machinist.

Sterkte van het personeel der Koninklijke marine-reserve.

Rangen en Standen.	1902		1903		1904		1905		1906		1907		1908		1909		1910		1911	
	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.
Luitenant ter zee 1e klasse . .	—	—	4	4	4	4	5	5	5	5	5	8	9	9	10	10	10	10	10	10
Buitengewoon luitenant ter zee 1e klasse	7	7	7	7	6	6	4	4	4	5	5	6	6	6	6	6	5	4	4	4
Luitenant ter zee 2e klasse. .	26	29	25	27	25	24	24	26	28	33	33	25	30	33	35	36	37	35	37	46
Adelborst 1e klasse	27	26	30	31	33	36	45	43	43	38	47	48	40	39	48	50	46	55	53	44
Buitengewoon adelborst . . .	42	45	45	42	43	43	38	37	38	35	33	32	39	38	24	22	25	19	18	19
Matroos 1e klasse	135	160	171	154	161	176	181	180	52	48	105	167	156	156	147	141	140	129	130	127
„ 2e „	113	91	87	81	72	67	61	71	50	46	60	60	60	61	60	45	35	31	31	26
Torpedist 1e klasse	4	6	7	8	8	11	11	9	5	4	5	4	6	5	6	6	6	6	6	6
„ 2e „	4	5	5	6	6	6	6	5	2	—	2	3	2	1	—	—	—	—	—	—
Hoofdmachinist (2e klasse) . .	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Machinist 1e klasse	1	4	8	8	9	8	7	5	23	27	47	48	54	56	60	56	54	54	57	52
„ 2e „	16	22	24	22	19	18	20	22												
Adjunct-machinist	53	57	70	82	99	108	110	115	106	110	94	91	90	84	94	89	85	76	64	46
Leerling-machinist	26	27	26	27	38	42	53	73	114	102	107	109	99	91	56	57	18	15	5	2
Sergeant-stoker	—	—	—	—	1	1	2	2	3	3	3	3	2	4	7	8	13	14	13	11
Korporaal-stoker (2e klasse) .	15	12	12	7	7	6	8	7	6	6	4	6	5	4	3	4	3	3	3	3
Stoker-olieman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	7	11	11	14	12	19	19	17	16
Stoker 1e klasse	36	35	36	36	29	24	26	27	18	18	22	29	30	34	34	28	26	23	25	23
„ 2e „	5	7	11	12	10	10	11	9	9	9	8	9	5	5	3	5	4	3	2	2

Mutatiën bij de officieren der zeemacht gedurende het jaar 1910.

RANGEN.	Sterkte op 1 Jan. 1910.	Bijgekomen door:			Afgegaan door:						Sterkte op 1 Jan. 1911.
		bevordering.	benoeming.	Totaal.	bevordering.	pensionneering.	eervol ontslag.	intrekk. benoem.	overlijden.	Totaal.	
Vice-Admiraal	3	1	—	1	—	2	—	—	—	2	2
Schout-bij-nacht	5	1	—	1	1	—	—	—	—	1	5
Kapitein ter zee	28	4	—	4	1	3	—	—	—	4	28
Kapitein-luitenant ter zee	36	7	—	7	4	2	—	—	—	6	37
Luitenant ter zee 1e klasse	120	12	—	12	7	2	2	—	2	13	119
„ „ „ 2e „	185	32	—	32	12	1	6	—	—	19	198
Adelborst 1e klasse	63	33	—	33	32	—	—	—	—	32	64
„ 2e „	92	—	32	32	33	—	1	—	1	35	89
Kolonel der mariniers	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Luitenant-kolonel der mariniers	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Kapitein der mariniers	13	2	—	2	—	—	—	—	—	—	15
1e Luitenant der mariniers	13	—	—	—	2	—	—	—	—	2	11
2e „ „ „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inspecteur geneeskundigen dienst	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Dirigeerend officier van gezondheid 1e klasse	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Dirigeerend officier van gezondheid 2e klasse	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Officier van gezondheid 1e klasse.	39	1	—	1	—	2	—	—	1	3	37
„ „ „ 2e „	19	—	2	2	1	—	—	—	—	1	20
Hoofdinspecteur van administratie.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Inspecteur van administratie	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Officier van administratie 1e klasse.	26	1	—	1	—	1	—	—	—	1	26
„ „ „ 2e „	39	4	—	4	1	—	3	—	—	4	39
Transporteeren	696	98	34	132	94	13	12	—	4	123	705

RANGEN.	Sterkte op 1 Jan. 1910.	Bijgekomen door:			Afgegaan door:						Sterkte op 1 Jan. 1911.
		bevordering.	benoeming.	Totaal.	bevordering.	pensionneering.	eervol ontslag.	intrekk. benoem.	overlijden.	Totaal.	
Transport . . .	696	98	34	132	94	13	12	—	4	123	705
Adjunct-administrateur.	8	3	—	3	4	—	—	—	—	4	7
Adspirant-administrateur	8	—	3	3	3	—	—	—	—	3	8
Inspecteur v. d. Mar. Stoomvaartd.	3	1	—	1	—	2	—	—	—	2	2
Officier-machinist 1e kl.	18	13	—	13	1	5	—	—	—	6	25
„ „ 2e „	47	—	10	10	13	—	2	—	1	16	41
Intendant der mariniers	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Kapitein-kwartiermeester der mariniers	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Luitenant-kwartiermeester der mariniers	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Apotheker 1e klasse	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
„ 2e „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal 1910 . . .	788	115	47	162	115	20	14	—	5	154	796
„ 1909 . . .	791	127	41	168	119	30	18	—	4	171	788
„ 1908 . . .	782	125	27	152	112	22	7	—	2	143	791
„ 1907 . . .	788	122	23	145	110	28	12	—	1	151	782
„ 1906 . . .	781	140	38	178	129	24	13	2	3	171	788

Mutatiën bij de machinisten, onderofficieren en mindere schepelingen der Zeemacht gedurende het jaar 1910.

RANG, STAND EN KLASSE.	Sterkte op 1 Jan. 1910.	BIJGEKOMEN DOOR					AFGEGAAN DOOR										Sterkte op 1 Jan. 1911.
		aanneming.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degradatie, terugstelling	terugkeer van desertie.	Totaal.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degradatie, terugstelling.	overlijden.	Ontslag.						desertie.	Totaal.	
										langdurige dienst.	lichaams- of zielsgebreken	diensteindiging of verzoek.	mindere aanleg of geschiktheid.	vonnis of slecht gedrag.	anti-militaire karakter-eigenschappen.			
Opperschipper	18	—	4	—	—	4	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	5	17
Schipper	25	—	8	—	—	8	4	—	—	2	1	—	—	—	—	—	7	26
Bootsman	134	—	15	—	—	15	8	—	—	—	6	1	—	1	—	—	16	133
Kwartiermeester	157	—	24	—	—	24	15	—	1	1	5	—	—	—	—	2	24	157
Opperkonstabel	9	—	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	9
Konstabel-majoor	17	—	3	—	—	3	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—	3	17
Sergeant-konstabel	73	—	8	—	—	8	3	1	—	1	3	—	—	—	—	—	8	73
Korporaal-konstabel	86	—	18	—	—	18	8	—	—	1	1	1	—	—	—	3	14	90
Seiner-majoor	2	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	2
Sergeant-seiner	1	—	6	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Korporaal-seiner	18	—	20	—	—	20	6	—	—	—	—	1	—	—	—	—	7	31
Oppergeweermaker	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Geweermaker-majoor	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Sergeant-geweermaker	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Korporaal-geweermaker	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
Leerling-geweermaker	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Oppermonteur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Monteur-majoor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sergeant-monteur	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
Korporaal-monteur	36	—	10	—	—	10	—	—	—	—	2	—	—	—	—	1	3	43
Leerling-monteur	16	3	—	—	—	3	10	—	—	—	1	—	1	—	—	—	12	7
Timmerman-majoor	8	—	4	—	—	4	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	4	8
Sergeant-timmerman	22	—	1	—	—	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	19
Korporaal-timmerman	6	—	4	—	—	4	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	8
Matroos-timmerman	9	—	7	—	—	7	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	14
Bottelier-majoor	12	—	1	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	2	11
Transporteeren	686	3	136	—	—	139	63	1	1	17	22	4	1	1	—	6	116	709

RANG, STAND EN KLASSE.	Sterkte op 1 Jan. 1910.	BIJGEKOMEN DOOR					AFGEGAAN DOOR											Sterkte op 1 Jan. 1911.
		aanneming.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degradatie, terugstelling.	terugkeer van desertie.	Totaal.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degradatie, terugstelling.	overlijden.	Ontslag.						desertie.	Totaal.	
										langdurige dienst.	lichaams- of ziels-gebreken.	diensteindiging of verzoek.	mindere aanleg of geschiktheid.	vonnis of slecht gedrag.	anti-militaire karakter-eigenschappen.			
Per transport. .	686	3	136	—	—	139	63	1	1	17	22	4	1	1	—	6	116	709
Sergeant-bottelier	25	—	7	—	—	7	1	—	1	—	2	—	—	—	—	—	4	28
Korporaal-bottelier	23	—	7	—	—	7	7	—	—	—	—	1	—	—	—	—	8	22
Matroos-bottelier.	24	—	14	—	—	14	7	1	—	—	1	1	—	—	—	—	10	28
Ziekenverpleger-majoor . . .	13	—	1	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	2	12
Sergeant-ziekenverpleger. . .	37	—	1	—	—	1	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	3	35
Korporaal-ziekenverpleger . .	33	—	4	—	—	4	4	—	—	—	—	2	—	—	—	—	3	34
Matroos-ziekenverpleger. . .	26	—	6	—	—	6	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	5	27
Opperschrijver	4	—	2	—	—	2	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	4
Schrijver-majoor	16	—	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	15
Sergeant-schrijver	59	—	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	59
Korporaal-schrijver	36	—	4	—	1	5	4	—	—	—	—	2	1	—	—	—	4	37
Matroos-schrijver	25	—	14	—	—	14	—	—	1	—	—	3	—	—	—	1	8	31
Sergeant-hofmeester	42	—	4	—	—	4	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	3	43
Korporaal-hofmeester. . . .	27	—	6	—	—	6	4	—	—	—	—	1	—	—	—	—	5	28
Matroos-hofmeester	11	—	12	—	—	12	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	17
Sergeant-kok	59	—	5	—	—	5	—	1	—	1	5	—	—	—	—	—	7	57
Korporaal-kok	65	—	9	—	—	9	5	1	—	2	1	2	—	—	—	—	11	63
Matroos-kok.	17	—	6	2	1	9	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	17
Kleermaker	16	4	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
Schoenmaker	30	4	2	—	—	6	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3	33
Scheerder.	27	5	1	—	—	6	—	—	—	3	1	1	—	—	—	—	5	28
Matroos der 1ste klasse. . .	500	3	151	4	—	158	103	—	1	9	13	17	—	—	—	14	157	501
„ „ 2de „ . . .	459	—	232	3	4	239	173	4	1	1	7	11	1	1	—	37	236	462
„ „ 3de „ . . .	900	21	503	3	26	553	239	3	9	—	7	8	3	32	—	96	397	1056
Lichtmatroos	414	186	379	—	12	577	503	—	1	—	9	8	13	28	—	17	579	412
Jongen	536	192	—	—	1	193	379	—	—	—	4	1	23	—	—	1	408	321
Kapelmeester	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Onderkapelmeester	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Transporteeren . .	4112	418	1508	12	45	1983	1513	11	15	36	78	65	42	62	—	172	1994	4101

RANG, STAND EN KLASSE.	Sterkte op 1 Jan. 1910.	BIJGEKOMEN DOOR					AFGEGAAN DOOR											Sterkte op 1 Jan. 1911.
		aanneming.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degradatie, terugstelling.	terugkeer van desertie.	Totaal	bevordering.	herstel in rang of klasse, degradatie, terugstelling.	overlijden.	Ontslag. langdurige dienst.	Ontslag. lichaams- of zielsgebreken.	Ontslag. diensteindiging of verzoek.	Ontslag. mindere aanleg of geschiktheid	Ontslag. vonnis of slecht gedrag.	Ontslag. anti-militaire karaktereigenschappen.	desertie.	Totaal.	
Per transport. .	4112	418	1508	12	45	1983	1513	11	15	36	78	65	42	62	—	172	1994	4101
Stafmuzikant	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
Muzikant	11	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	11
Adspirant-muzikant	8	—	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	8
Leerling-muzikant.	5	2	1	—	—	3	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	6
Oppertorpedomaker	4	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	4
Torpedomaker-majoor. . . .	22	—	3	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	24
Sergeant torpedomaker . . .	83	—	8	—	—	8	3	—	1	3	2	—	—	—	—	—	9	82
Korporaal-torpedomaker. . .	79	—	12	—	—	12	8	—	—	—	1	2	—	—	—	—	11	80
Matroos-torpedomaker . . .	6	8	1	—	—	9	12	—	—	—	—	—	—	1	—	—	13	2
Oppertorpedist	4	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	4
Torpedist-majoor	30	—	2	—	—	2	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	30
Sergeant-torpedist.	47	—	7	—	—	7	2	—	—	—	3	—	—	—	—	—	5	49
Korporaal-torpedist	67	—	15	—	—	15	7	1	—	4	3	—	—	—	—	—	15	67
Torpedist der 1ste klasse . .	3	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	2
Hoofdmachinist.	43	—	12	—	—	12	10	—	—	1	—	—	—	—	—	—	11	44
Machinist	146	—	23	—	—	23	12	—	—	—	1	3	—	—	—	—	16	153
Adjunct-machinist.	40	—	21	—	—	21	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	38
Adspirant-machinist	54	17	—	—	—	17	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	50
Opperstoker.	—	—	6	—	—	6	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	5
Stoker-majoor	34	—	12	—	—	12	6	—	—	5	2	—	—	—	—	—	13	33
Sergeant-stoker	50	—	11	—	—	11	12	—	—	—	1	—	1	—	—	—	14	47
Korporaal-stoker 1ste klasse .	53	—	3	—	—	3	11	1	1	2	4	1	—	—	—	—	20	36
„ „ 2de klasse .	224	—	32	—	—	32	3	2	1	3	3	1	—	—	—	2	15	241
„ „ 3de klasse .	10	—	9	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
Stoker-olieman	179	—	50	—	1	51	32	1	1	2	3	13	—	1	—	2	55	175
Stoker 1ste klasse	429	2	149	3	1	155	59	1	2	2	11	21	—	2	—	5	103	481
„ 2de „	328	78	—	7	3	88	149	9	2	—	3	2	—	5	—	5	175	241
Transporteeren . .	6096	525	1889	22	50	2486	1887	26	23	62	116	110	43	71	—	186	2524	6058

RANG, STAND EN KLASSE.	Sterkte op 1 Jan. 1910.	BIJGEKOMEN DOOR					AFGEGAAN DOOR											Sterkte op 1 Jan. 1911.
		aanneming.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degradatie, terugstelling.	terugkeer van desertie.	Totaal.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degradatie, terugstelling.	overlijden.	Ontslag. langdurige dienst.	Ontslag. lichaams- of ziels-gebreken.	Ontslag. diensteindiging of verzoek.	Ontslag. mindere aanleg of geschiktheid.	Ontslag. vonnis of slecht gedrag.	Ontslag. anti-militaire karakter-eigenschappen.	desertie.	Totaal.	
Per transport. .	6096	525	1889	22	50	2486	1887	26	23	62	116	110	43	71	—	186	2524	6058
Hulpstoker	1	—	—	10	—	10	—	6	—	—	—	—	—	2	—	—	8	3
Korporaal-stoker BD . . .	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3	26
Stoker 1ste klasse BD . . .	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	5
Opgeheven qualiteiten. Opperstuurman	4	—	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	4
Opgeheven qualiteiten. Stuurman-majoor . . .	4	—	1	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3
Opgeheven qualiteiten. Sergeant-stuurman . . .	4	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3	1
Opgeheven qualiteiten. Zeilmaker-majoor . . .	6	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Opgeheven qualiteiten. Sergeant-zeilmaker . . .	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Opgeheven qualiteiten. Smid-majoor	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Opgeheven qualiteiten. Koksmaat.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Opgeheven qualiteiten. Eerste-kleermaker . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Opgeheven qualiteiten. Korporaal-kleermaker . .	4	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	3
Opgeheven qualiteiten. Korporaal-schoenmaker. .	8	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3	5
Totaal 1910 . . .	**6166**	**525**	**1893**	**32**	**50**	**2500**	**1892**	**32**	**2**	**68**	**120**	**111**	**43**	**73**	**—**	**186**	**2548**	**6118**
„ 1909 . . .	**5939**	**694**	**1256**	**21**	**39**	**2010**	**1261**	**21**	**29**	**84**	**89**	**120**	**44**	**44**	**4**	**87**	**1783**	**6166**
„ 1908 . . .	**5586**	**856**	**1241**	**27**	**50**	**2174**	**1246**	**27**	**16**	**81**	**90**	**204**	**53**	**42**	**2**	**58**	**1819**	**5941**
„ 1907 . . .	**5629**	**586**	**1600**	**24**	**34**	**2244**	**1612**	**24**	**15**	**105**	**92**	**256**	**34**	**65**	**2**	**73**	**2278**	**5595**
„ 1906 . . .	**5853**	**402**	**1388**	**34**	**24**	**1848**	**1399**	**34**	**23**	**75**	**102**	**295**	**49**	**78**	**5**	**32**	**2092**	**5609**
„ 1905 . . .	**5871**	**501**	**1306**	**46**	**43**	**1896**	**1318**	**46**	**33**	**75**	**110**	**169**	**29**	**77**	**13**	**44**	**1914**	**5853**

Opgaven betreffende aanneming en verloop van onderofficieren en minderen.

Jaar.	Bijgekomen door aanneming van jongens te Leiden.	Bijgekomen door aanneming van jongens te Willemsoord.	Bijgekomen door aanneming van lichtmatrozen.	Bijgekomen door aanneming van schepelingen in andere qualiteiten.	Bijgekomen door terugkeer van desertie.	Totaal.	Afgegaan door ontslag, overlijden, desertie.	Vermeerdering.	Vermindering.
1901	228	13	—	197	38	476	439	37	—
1902	270	26	—	216	35	547	452	95	—
1903	202	11	—	289	25	527	740	—	213
1904	230	14	39	145	19	447	603	—	156
1905	250	9	92	150	43	544	562	—	18
1906	218	—	81	103	24	426	670	—	244
1907	258	—	120	208	34	620	654	—	34
1908	376	—	194	286	50	906	552	354	—
1909	337	—	201	156	39	733	501	232	—
1910	192	—	186	158	50	586	634	—	48

Opgaven betreffende het verloop der bij de zeemacht aangenomen jongens.

Jaar.	Verwijderd van de opleiding en ontslagen uit den dienst. te Leiden wegens gemis aan aanleg.	te Leiden wegens slecht gedrag.	te Leiden wegens lichaamsgebreken.	te Amsterdam en te Hellevoetsluis wegens gemis aan aanleg.	te Amsterdam en te Hellevoetsluis wegens slecht gedrag.	te Amsterdam en te Hellevoetsluis wegens lichaamsgebreken.	Ontslagen op verzoek.	Overleden.	Gedeserteerd of wegens desertie van de opleiding verplaatst.	Totaal.
1901	—	—	—	4	9	12	3	2	2	32
1902	—	—	—	2	9	3	—	2	—	16
1903	—	3	6	8	11	7	5	—	—	40
1904	—	—	1	21	8	4	4	1	2	41
1905	—	1	1	19	3	1	6	1	—	32
1906	13	5	3	9	4	—	39	1	—	74
1907	20	3	4	2	—	—	23	1	2	55
1908	28	—	1	9	—	1	50	2	—	91
1909	15	—	2	12	—	1	22	1	1	54
1910	12	—	1	11	—	3	1	—	1	29

STAAT, aanwijzende het aantal jongens beneden de 16 jaar, dat zich tot indiensttreding bij de Zeemacht heeft aangemeld, met opgave hoeveel er van zijn aangenomen en hoeveel er zijn afgewezen.

KANTOOR VAN AANNEMING TE	Minimum-leeftijd 14 jaar. *)									
	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Amsterdam, aangenomen	**88**	**91**	**56**	**70**	**70**	**59**	**8**	**55**	—	—
„ afgewezen .	172	161	139	129	177	187	274	360	383	261
Rotterdam, aangenomen .	**41**	**46**	**22**	**29**	**43**	**27**	**49**	**41**	—	—
„ afgewezen . .	236	177	124	84	187	143	154	224	294	209
Willemsoord, aangenomen	**1**	**6**	**10**	**9**	**15**	**11**	**3**	**7**	—	—
„ afgewezen.	5	8	7	6	9	12	18	15	15	11
Hellevoetsluis, aangen. .	**4**	**1**	**2**	**2**	**4**	**3**	**3**	—	—	—
„ afgewezen	4	3	3	5	4	5	6	8	8	4
Vlissingen, aangenomen	**7**	**17**	**22**	**4**	**16**	**11**	**7**	**12**	—	—
„ afgewezen . .	13	26	25	5	8	9	16	22	34	26
Leiden, aangenomen . . .	**87**	**109**	**90**	**116**	**92**	**92**	**111**	**228**	**337**	**192**
„ afgewezen	141	106	127	90	79	102	112	157	368	200
Groningen, aangenomen .	—	—	—	—	**10**	**8**	**4**	**22**	—	—
„ afgewezen . .	—	—	—	—	8	11	12	23	28	—
Nijmegen, aangenomen .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ afgewezen . .	—	—	—	—	12	19	26	23	31	30
Totaal aangenomen . .	**228**	**270**	**202**	**230**	**250**	**211**	**225**	**365**	**337**	**192**
„ afgewezen . . .	571	481	425	319	484	488	618	832	1161	741

*) Vóór 1 April 1910 was de minimum-leeftijd 13½ jaar.

Koninklijk instituut voor de marine te Willemsoord.

	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Toelatingsexamen. Adelborst 3e klasse										
Aantal opengestelde plaatsen	30	32	32	16	16	—	—	—	—	—
Waarvoor zich aanmeldden	91	92	83	78	61	—	—	—	—	—
Geneeskundig afgekeurd	14	21	9	24	23	—	—	—	—	—
Niet opgekomen	3	5	2	7	2	—	—	—	—	—
Aan het examen hebben deelgenomen	74	66	72	47	36	—	—	—	—	—
Tijdens het examen trokken zich terug	1	1	3	—	—	—	—	—	—	—
Aan de vereischten voldeden	30	26	29	22	15	—	—	—	—	—
In 2 of meer vakken onvoldoende	43	39	40	25	21	—	—	—	—	—
Aangesteld	27	26†	32†	16	17**	—	—	—	—	—
Aanneming van Adelborsten 2e klasse.										
Aantal opengestelde plaatsen			10	16	16	32	33	32	32	
Waarvoor zich aanmeldden			34	23	47	46	73	64	63	
Daarvan hadden geen diploma of onvoldoende cijfers			8	1	22	10	17	12	18	
Trokken zich terug			1	3	1	1	4	8	4	
Werden geneeskundig ongeschikt bevonden			11	2	3	6	16	11	7	
Aangesteld			11	13	16	23	33	32	32	
Niet aangesteld of voor eene aanstelling bedankt			—	4	5	6	3	1	2	
Eind- en overgangsexamen.										
Vierde afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	16	31*	30§	36†*a*	18	18*a*	—	—	—	—
Bij het examen slaagden	12	26	22	32	17	16	—	—	—	—
Vergund den cursus nogmaals te volgen	4	4	4	2	1	—	—	—	—	—
Derde afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	19*	12	26	23 *a*	43 *b*	32	35 *b*	25	33	32*
Bij het examen slaagden	18	12	25	21	40	29	32	25	33	26
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	—	1	—	2	3	2	—	—	5

† waarvan 7 voorwaardelijk ** waarvan 3 voorwaardelijk. § waarvan 7 voorwaardelijk; 4 adelborsten werden eervol ontslagen. * 1 adelborst werd op verzoek eervol ontslagen.

a 2 adelborsten werden eervol ontslagen.

b 1 adelborst werd eervol ontslagen.

Tweede afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	24	20*	12*	26 *b*	22	40	36	34*c*	25*d*	33
Bij het examen slaagden	22	19	10	21	22	33	34	32	24	32
Vergund den cursus nogmaals te volgen	2	—	1	1	—	7	2	—	—	1

Eerste afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	16	22	19	10	21	23*a*	33	34*a*	33*e*	24*
Bij het examen slaagden	16	22	19	10	20	22	33	32	32	22
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	—	—	—	1	—	—	1	—	1

* 1 adelborst werd op verzoek eervol ontslagen. *a.* 1 adelborst werd eervol ontslagen. *b.* 4 adelborsten werden eervol ontslagen. *c.* 1 adelborst is overleden en 1 adelborst kon wegens ziekte aan het examen niet deelnemen. *d.* 1 adelborst is overleden. *e.* 1 adelborst werd wegens mindere geschiktheid en aanleg ontslagen.

Opleiding van adspirant-administrateurs.

	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Toelatingsexamen.										
Aantal opengestelde plaatsen	6	5	5	4	4	4	4	4	3	4
Waarvoor zich aanmeldden	15	13	7	9	6	16	21	16	14 *b*)	19 *c*)
Zich teruggetrokken	—	—	—	—	—	3	7	5	2	4
Geneeskundig afgekeurd	5	1	1	2	2	1	3	2	4	2
Aan de vereischten voldeden	9	12	5	7	4	4	8	4	3	8
Aangesteld	6	5	5	4*)	4*)	4*)	4	4*)	3*)	4
Eind- en overgangsexamen. Tweede afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	4**)	6	5	5	4	4	4	4	4	3
Bij het examen slaagden	3	6	5	5	4	4	4	4	4	3
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eerste afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	2	3	6	5	5	4	4	4	4 *a*)	4
Bij het examen slaagden	2	3	6	5	5	4	4	4	3	4
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Zonder gehouden examen. **) 1 adspirant werd op verzoek eervol ontslagen.
a) 1 adspirant kon wegens ziekte aan het examen niet deelnemen. *b*) 4 hiervan werden tot adelborst 2de klasse benoemd. *c*) hiervan werden 2 tot adelborst 2de klasse benoemd.

Opleiding van adspirant-machinisten.

	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Toelatingsexamen.										
Aantal opengestelde plaatsen	30	30	30	30	20	20	16	17	17	18
Waarvoor zich aanmeldden	76	99	115	125	121	68	64	62	97	65
Geneeskundig afgekeurd .	18	31	27	37	36	24	22	14	29	23
Niet opgekomen	1	2	5	4	3	3	3	3	6	3
Aan het examen hebben deelgenomen	57	66	83	84	82	41	38	45	62	39
Tijdens het examen trokken zich terug	2	—	—	—	—	—	1	—	1	1
Aan de vereischten voldeden	28	24	32	27	28	18	16	17	23	20
Aan de vereischten voldeden niet	27	42	51	57	54	23	21	28	38	18
Aangesteld	25	20	29*c*	24	20	17	16	16	17	18
Eind- en overgangsexamen.										
Jongste afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	20	25	20	29*b*	25	21	17	16	16	18
Bij het examen slaagden .	20	25	20	27	24	21	17	16	15	17
Vergund den cursus nogmaals te volgen. . . .	—	—	—	1	1	—	—	—	1	1
Middelste afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	26	21	25	20	29	24	23	17	16	15
Bij het examen slaagden .	25	21	25	17	28*a*	21*d*	23	17	16	15
Vergund den cursus nogmaals te volgen . . .	1	—	—	2	—	2	—	—	—	—
Oudste afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	18*a*	25*b*	23	25	17	28	21	23*f*	21	17
Bij het examen slaagden .	17	22	23	25	17	28	20*e*	18	20	17
Vergund den cursus nogmaals te volgen . . .	—	2	—	—	—	—	—	4	1	—

a 1 leerling werd wegens gebrek aan ijver en lust tot studie uit den zeedienst ontslagen.
b 1 leerling werd op verzoek ontslagen. *c* waarvan 3 voorloopig.
d 1 „ „ wegens geringe geestelijke ontwikkeling ontslagen.
e 1 „ „ ontslagen.
f 1 „ „ wegens lichaamsgebreken ontslagen.

Staat van ontvangen en afgegeven gelden en boekjes betreffende de Rijkspostspaarbank ten dienste van het personeel der Koninklijke Marine over het tijdvak van 1 Oct. 1910 tot 1 Oct. 1911.

Maand.	Aantal nieuwe boekjes	Bedrag van eerste inlagen.	Bedrag van nadere stortingen.	Totaal.	Maand.	Afgegeven boekjes. Getal.	Afgegeven boekjes. Bedrag.	Terugbetaalde gelden.	Totaal.
1910.					1910.				
October . . .	39	f 1,435.50	f 16,611.80	f 18,047.30	October .	17	f 2,950.70	f 4,107.15	f 7,057.85
November . .	87	„ 2,545.81	„ 15,319.23	„ 17,865.04	November	40	„ 8,565.13⁵	„ 13,317.11	„ 21,882.24⁵
December . .	21	„ 677.26	„ 15,452.57	„ 16,129.83	December	33	„ 2,508.90	„ 4,904.95	„ 7,413.85
1911.									
Januari . .	11	„ 399.02	„ 11,505.78⁵	„ 11,904.80⁵	1911.				
Februari. . .	59	„ 2,132.34⁵	„ 11,839.09	„ 13,971.43⁵	Januari .	22	„ 3,412.36⁵	„ 16,011.10	„ 19,423.46⁵
Rente over 1910			„ 3,321.55	„ 3,321.55	Februari.	335	„ 54,433.98⁵	„ 11,251.70⁵	„ 65,685.69
Maart . . .	50	„ 1,513.80	„ 12,793.76	„ 14,307.56	Maart. .	28	„ 3,732.88⁵	„ 7,776.47	„ 11,509.35⁵
April. . . .	50	„ 1,892.88⁵	„ 8,855.97	„ 10,748.85⁵	April. .	25	„ 4,944.75	„ 7,332.50	„ 12,277.25
Mei	44	„ 1,289.82	„ 17,143.60⁵	„ 18,433.42⁵	Mei . .	21	„ 6,348.53	„ 5,366.45	„ 11,714.98
Juni	39	„ 1,075.13	„ 10,817.26	„ 11,892.39	Juni . .	22	„ 4,603.81⁵	„ 5,824.15	„ 10,427.96⁵
Juli	39	„ 1,330.82	„ 15,089.51	„ 16,420.33	Juli . .	11	„ 1,532.17	„ 6,000.75	„ 7,532.92
Augustus . .	58	„ 2,687.35	„ 17,972.91	„ 20,660.26	Augustus	23	„ 5,161.66⁵	„ 5,352.25	„ 10,513.91⁵
September . .	38	„ 1,166.82	„ 17,429.03	„ 88,595.85	September	23	„ 3,461.—	„ 5,138.03	„ 8,599.03
Totaal . .	535	f18,146.56	f 174.152.07	f 192,298,63	Totaal. .	600	f 101,655.90	f92,382.61⁵	f 194,038.51⁵

Op 1 October 1910 was belegd in 1220 boekjes f 178,439.77.

Op 1 October 1911 was belegd in 1155 boekjes f 176,699.88⁵.

Opgave van het bedrag der in elk jaar belegde en afgegeven gelden en van het aantal der in elk jaar genomen en afgegeven boekjes.

Jaar.	Belegd in		Totaal afgegeven boekjes en gelden.				Vermeerdering of vermindering.	
			Afgifte van boekjes.		Terugbetaald op boekjes.	Totaal.		
	boekjes.	bedrag.	Aantal boekjes.	Bedrag.			Boekjes.	Bedrag.
1895 en 1896	1024	f 130,082.52⁵	378	f 41,848.79⁵	f 24,975.06	f 66,823.85⁵	+ 646	+ f 63,258.67
1897	634	„ 99,027.35	428	„ 39,644.13	„ 29,910.85	„ 69,554.98	+ 206	+ „ 29,472.37
1898	762	„ 133,336.21	407	„ 50,121.33⁵	„ 55,613.06	„ 105,734.39⁵	+ 355	+ „ 27,601.81⁵
1899	767	„ 161,070.45⁵	741	„ 58,665.97⁵	„ 85,058.37	„ 143,724.34⁵	+ 26	+ „ 17,346.11
1900	714	„ 158,016.35	794	„ 64,859.64	„ 90,180.88	„ 155,040.52	— 80	+ „ 2,975.83
1901	828	„ 186,560.01	529	„ 66,260.70⁵	„ 72,344.75⁵	„ 138,605.46	+ 299	+ „ 47,954.55
1902	782	„ 201,279.41	882	„ 127,309.69	„ 88,806.40	„ 216,116.09	— 100	— „ 14,836.68
1903	570	„ 144,861.99	853	„ 104,707.49⁵	„ 89,905.91	„ 194,613.40⁵	— 283	— „ 49,751.41
1904	807	„ 167,589.40	544	„ 57,631.97⁵	„ 72,748.31	„ 130,380.28⁵	+ 263	+ „ 37,209.11⁵
1905	713	„ 218,610.16	754	„ 118,874.55	„ 77,705.99	„ 196,580.54	— 41	+ „ 22,029.62
1906	508	„ 189,578.07⁵	504	„ 92,222.32	„ 91,073.03	„ 183,295.35	+ 4	+ „ 6,282.72⁵
1907	608	„ 170,985.86⁵	775	„ 106,678.11	„ 89,897.83	„ 196,575.94	— 167	— „ 25.590.07
1908	757	„ 174,945.36	781	„ 117,840.78⁵	„ 81,567.23	„ 199,408.01⁵	— 24	— „ 24.462.65⁵
1909	687	„ 188,314.23⁵	551	„ 75,507.40⁵	„ 77,033.72	„ 152,541.12⁵	+ 136	+ „ 35,773.11
1910	570	„ 191,406.01	533	„ 79,745.94	„ 92,795.16⁵	„ 172,541.10⁵	+ 37	+ „ 15,864.90⁵

Overzicht van de jaarlijksche toeneming van de spaarbankboekjes en de belegde gelden, alsmede van de afgifte der boekjes en de terugbetaalde gelden.

Tijdvak loopende van 1 Maart 1895 tot	Belegd in		Totaal afgegeven gelden.				Blijft	
	boekjes.	bedrag.	Afgifte van boekjes. Aantal boekjes.	Afgifte van boekjes. Bedrag.	Terugbetaald.	Totaal.	Boekjes.	Bedrag.
Ult° Dec. 1896	1024	f 130,082.52⁵	378	f 41,848.79⁵	f 24,975.06	f 66,823.85⁵	646	f 63,258.67
„ „ 1897	1658	„ 229,109.87⁵	806	„ 81,492.92⁵	„ 54,885.91	„ 136,378.83⁵	852	„ 92,731.04
„ „ 1898	2420	„ 362,446.08⁵	1213	„ 131,614.26	„ 110,498.97	„ 242,113.23	1207	„ 120,332.85⁵
„ „ 1899	3187	„ 523,516.54	1954	„ 190,280.23⁵	„ 195,557.34	„ 385,837.57⁵	1233	„ 137,678.96⁵
„ „ 1900	3901	„ 681,532.89	2748	„ 255,139.87⁵	„ 285,738.22	„ 540,878.09⁵	1153	„ 140,654.79⁵
„ „ 1901	4729	„ 868,092.90	3277	„ 321,400.58	„ 358,082.97⁵	„ 679,483.55⁵	1452	„ 188,609.34⁵
„ „ 1902	5511	„ 1,069,374.26	4159	„ 448,712.22	„ 446,889.37⁵	„ 895,601.59⁵	1352	„ 173,772.66⁵
„ „ 1903	6081	„ 1,214,236.25	5012	„ 553,419.71⁵	„ 536,795.28⁵	„ 1,090,215.—	1069	„ 124,021.25
„ „ 1904	6888	„ 1,381,825.65	5556	„ 611,051.69	„ 609,543.59⁵	„ 1,220,595.28⁵	1332	„ 161,230.36⁵
„ „ 1905	7601	„ 1,600,435.81	6310	„ 729,926.24	„ 687,249.58⁵	„ 1,417,175.82⁵	1291	„ 183,259.98⁵
„ „ 1906	8109	„ 1,790,013.88⁵	6814	„ 822,148.56	„ 778,322.61⁵	„ 1,600,471.17⁵	1295	„ 189,542.71
„ „ 1907	8717	„ 1,960,999.75	7589	„ 928,826.67⁵	„ 868,220.44⁵	„ 1,797,047.11⁵	1128	„ 163,952.63⁵
„ „ 1908	9474	„ 2,135,945.11	8370	„ 1,046,667.45⁵	„ 949,787.67⁵	„ 1,996,455.13	1104	„ 139,489.98
„ „ 1909	10161	„ 2,324,259.34⁵	8921	„ 1,122,174.86	„ 1,026,821.39⁵	„ 2,148,996.25⁵	1240	„ 175,263.09
„ „ 1910	10731	„ 2,515,665.35⁵	9454	„ 1,201,920.80	„ 1,119,616.56	„ 2,321,537.36	1277	„ 194,127.99⁵

Klachtzaken bij de Koninklijke Marine, 1 Juli 1910—1 Juli 1911.

RANGEN EN STANDEN.	Ingediend bij		DISPOSITIËN.				STRAFFEN EN STRAFREDENEN.					
	Hoogere Militaire Autoriteit.	Zeekrijgsraad of Hoog Mil. Gerechtshof.	Gegrond.	Gedeeltelijk gegrond.	Ongegrond.	Niet ontvankelijk.	Handhaving straf(-fen) en strafreden.	Handhaving straf(-fen), wijziging strafreden.	Nadere straf opgelegd wegens indienen klacht.	Straf(-fen) geroyeerd c. q. onder opplegging van lichtere straf.	Straffen deels gehandhaafd, deels geroyeerd met handhaving strafredenen.	Straffen deels gehandhaafd, deels geroyeerd met wijziging strafredenen.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Luitenant ter zee der 1e klasse	1	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—
„ „ „ „ 2e „	2	—	1	—	1	—	1	—	—	1	—	—
Officier van gezondheid 2e „	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—
Officier van administratie 2e „	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
Hoofdmachinist	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
Bootsman	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—
Sergeant-geweermaker	1	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—
Sergeant-kok	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
Korporaal-kok	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Matroos-ziekenverpleger	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—
Matroos-schrijver	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—
Matroos der 1e klasse	2	5	—	—	7	—	4	1	2	—	—	—
„ „ 2e „	3	5	4	—	4	—	2	—	2	3	—	1
„ „ 3e „	9	2	4	—	7	—	5	1	1	4	—	—
Lichtmatroos	1	1	1	—	1	—	—	—	1	1	—	—
Korporaal-stoker der 1e klasse	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—
„ „ „ 2e „	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
„ „ „ B. D.	1	1	—	—	2	—	1	—	1	—	—	—
Stoker-olieman	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
Stoker der 2e klasse	2	—	1	—	1	—	—	—	1	1	—	—
Marinier der 1e klasse	4	4	—	—	8	—	2	—	2	—	—	4
„ „ 2e „	6	—	1	—	5	—	4	—	1	1	—	—
„ „ 3e „	3	—	3	—	—	—	—	—	—	3	—	—
Djoeroemoedi	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—
Totaal 1910—'11	**41**	**24**	**17**	**1**	**47**	—	**25**	**2**	**17**	**15**	—	**6**
id. 1909—'10	**57**	**23**	**28**	**2**	**49**	**1**	**21**	**12**	**27**	**13**	—	**6**
id. 1908—'09	**30**	**30**	**11**	**5**	**43**	**1**	**15**	**11**	**22**	**7**	**1**	**3**
id. 1907—'08	**46**	**11**	**8**	**3**	**46**	—	**24**	**8**	**17**	**5**	**1**	**2**
id. 1906—'07	**38**	**13**	**9**	**5**	**37**	—	**17**	**9**	**16**	**5**	—	**4**
id. 1905—'06	**41**	**11**	**6**	**5**	**40**	—	**20**	**5**	**15**	**6**	—	**4**
id. 1904—'05	**51**	**22**	**14**	**8**	**47**	**4**	**22**	**13**	**18**	**12**	**1**	**3**
id. 1903—'04	**53**	**23**	**13**	**9**	**51**	**2**	**13**	**14**	**32**	**10**	—	**4**
Officieren	4	1	2	—	3	—	2	—	1	2	—	—
Onderofficieren en minderen	23	19	11	1	30	—	16	2	13	9	—	2
Mariniers	13	4	4	—	13	—	6	—	3	4	—	4
Inlandsche schepelingen	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—
	41	**24**	**17**	**1**	**47**	—	**25**	**2**	**17**	**15**	—	**6**

STAAT VAN GESTRAFTEN. (1 Juli 1910—1 Juli 1911.)

192 gestraften met 10 of meer straffen = 2596 straffen. 1444 gestraften met 2—5 straffen = 4045 straffen.
525 id. met 5—10 straffen = 3381 id. 1163 id. met 1 straf = 1163 id.

Sterkte. 1)	Aard der overtreding	GESTRAFTEN. 2)								
			LEEFTIJDEN. 3)				QUALITEITEN.			
		Totaal.	beneden 16 jaar.	16 tot 21 jaar.	21 tot 30 jaar.	30 jaar en ouder.	Afk. van de opl. v. jongens.	Mariniers.	Stokers.	Overigen (zonder de zeemiliciens.)
1960 j., 1585 m., 1152 s., 1123 o. 4)	*a.* niet in dronkenschap gepleegd:									
	1. tegen de ondergeschiktheid.	1023	2	541	411	69	480	249	79	215
	2. in verband met den wal .	2300	14	868	1155	263	855	704	317	424
	3. dieverij.	54	1	42	11	—	27	10	2	15
	4. overige.	2623	14	1377	1024	208	1196	647	219	561
	b. in en tengevolge van dronkenschap gepleegd:									
	1. tegen de ondergeschiktheid.	10	—	1	6	3	4	2	3	1
	2. in verband met den wal .	272	—	83	136	53	89	102	58	23
	3. dieverij.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	4. overige.	27	—	1	16	10	9	14	4	—
	c. dronkenschap: *aantal gestraften, hetzij eenmaal of meermalen gestraft.*	277	4	102	123	48	81	91	60	45
		3324	21	1266	1638	399	1136	974	623	591

1) De bemanning beneden den sergeantsrang op den 1sten Juli van het jaar 1911, gerekend naar het aantal conduiteboekjes van actief dienenden aan boord of bij eene inrichting.

2) Dezelfde schepeling, meermalen gestraft zijnde voor feiten van denzelfden aard, wordt in de onder dit hoofd voorkomende kolommen en rubrieken slechts eenmaal geteld.

3) De leeftijd op 1 Januari 1911.

4) **j:** afk. van opl. jongens; **m:** mariniers; **s:** stokers; **o:** overigen (zonder de zeemiliciens).

Ongestraft bleven: 824 j., 611 m., 529 s., 532 o.

STAAT VAN OPGELEGDE STRAFFEN.

1 Juli 1910—1 Juli 1911.

192 gestraften met 10 of meer straffen = 2596 straffen. 1444 gestraften met 2—5 straffen = 4045 straffen.
525 gestraften met 5—10 straffen = 3381 id. 1163 gestraften met 1 straf = 1163 id.

Sterkte.	Aard der overtreding.	Totaal gestraften.	scheepsarrest.		strafdienst.		provoost en hutarrest.		degradatie en vermindering in klasse.	plaatsing in de strafklasse.	
			straffen.	dagen straf.	straffen.	dagen straf.	straffen.	dagen straf.		straffen.	dagen straf.
1960 j., 1585 m., 1152 s., 1123 o.	*a.* niet in dronkenschap gepleegd:										
	1. tegen de ondergeschiktheid . . .	1023	141	468	576	2440	746	2167	9	6	231
	2. in verband met den wal	2300	1355	5252	2210	11622	581	2746	78	39	2666
	3. dieverij	54	—	—	16	96	39	145	—	—	—
	4. overige	2623	1069	2311	3311	17464	312	727	—	4	120
	b. in en tengevolge van dronkenschap gepleegd:										
	1. tegen de ondergeschiktheid . . .	10	—	—	1	14	9	23	—	—	—
	2. in verband met den wal	272	64	511	145	864	91	459	8	5	180
	3. dieverij	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	4. overige	27	6	42	8	53	21	57	2	—	—
	c. dronkenschap:	277	70	594	177	1394	77	347	6	3	102
	aantal gestraften, hetzij eenmaal of meermalen gestraft	3324	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Totaal 1909—'10 . .	....	2705	9178	6444	33947	1876	6671	103	57	3299

Overzicht van het aantal beloodste en niet beloodste vaartuigen.

	1906	1907	1908	1909	1910
Uit zee.					
Schepen, geloodst voor de geheele reis	14830	15522	14661	15179	15736
Schepen, geloodst voor een gedeelte der reis	896	636	600	677	774
Schepen, die geen loods konden verkrijgen of dit niet verlangden .	868	934	1169	1206	1435
	16594	17092	16430	17062	17945
Naar zee.					
Geloodste schepen	14642	15082	14108	14461	15307
Schepen, die geen loods konden verkrijgen of dit niet verlangden .	1104	1174	1422	1760	2087
	15746	16256	15530	16221	17394
Op en af.					
De rivieren op en af geloodste schepen	27240	28329	26451	27279	28610
Schepen, die geen loods konden verkrijgen of dit niet verlangden.	696	775	935	1131	1391
	27936	29104	27386	28410	30001

Het verschil tusschen het aantal uit zee en naar zee geloodste schepen spruit voort uit de omstandigheid, dat het aantal door Hollandsche loodsen uit zee naar België geloodste schepen grooter is dan dat, door die loodsen van België naar zee geloodst.

Opgaaf van het aantal mindere geëmployeerden, werklieden en leerlingen van de verschillende vakken, op de drie werven in dienst.

QUALITEIT.	1 Juli 1909				1 Juli 1910				1 Juli 1911			
	Mindere geëmployeerden.	Werklieden.	Leerlingen.	Totaal.	Mindere geëmployeerden.	Werklieden.	Leerlingen.	Totaal.	Mindere geëmployeerden.	Werklieden.	Leerlingen.	Totaal.
Vak van Scheepsbouw.												
Algemeene- en bureeldienst . . .	16	7	2	25	15	8	1	24	20	5	1	26
Teekenaars	28	—	—	28	30	—	1	31	30	—	2	32
Ambacht der scheepmakers . . .	16	447	94	557	18	437	90	545	17	418	65	500
Ambacht der scheepsbeschieters, enz.	8	153	31	192	8	153	30	191	8	149	25	182
Ambacht der schilders.	4	87	25	116	4	89	23	116	4	89	20	113
Ambacht der werktuigmakers, enz.	5	102	34	141	6	106	32	144	6	109	35	150
Ambacht der vuurwerkers, enz. .	9	241	64	314	10	259	59	328	10	239	54	303
Ambacht der werfsjouwers, enz. .	15	118	—	133	15	115	—	130	14	107	—	121
Conservatiepersoneel.	8	103	—	111	8	98	—	106	8	94	—	102
Monteur.	2	—	—	2	2	—	—	2	2	23	6	31
Vak van Uitrusting.												
Algemeene- en bureeldienst . . .	15	28	—	43	16	27	—	43	23	26	—	49
Ambacht der takelaars, enz. . . .	6	86	5	97	6	83	4	93	6	78	4	88
Ambacht der zeilmakers	3	47	13	63	3	45	13	61	3	46	12	61
Ambacht der ernstvuurwerkers. .	8	101	22	131	8	102	20	130	8	100	22	130
Geweermakerswerkplaats	1	10	3	14	1	10	3	14	1	10	3	14
Personeel der reservemagazijnen .	6	37	—	43	6	37	—	43	7	32	—	39
Personeel der werkvaartuigen . .	4	10	—	14	4	10	—	14	4	10	—	14
Haven- en sluispersoneel	7	—	—	7	7	—	—	7	7	—	—	7
Torpedo-atelier	—	—	—	—	—	3	—	3	—	5	—	5
Vak van Magazijnen.												
Algemeene- en bureeldienst . . .	3	2	—	5	3	2	—	5	4	4	—	8
Personeel der voorraadmagazijnen .	28	94	—	122	28	96	—	124	27	96	—	123
Magazijnen van kleeding en levensmiddelen.	5	16	—	21	5	17	—	22	6	16	—	22
Vak van Politie.												
Politiepersoneel	49	—	—	49	49	—	—	49	49	—	—	49

ALGEMEEN OVERZICHT

DER

SCHEPEN EN VAARTUIGEN VAN OORLOG.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling. 1)	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M. 2)	Grootste breedte in M. 3)	Grootste diepgang in dM. in zeewater. 4)	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftocht-vaart.	Brandstofberg-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig kolenverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschut-torens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commando-toren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1911 in	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
A. Koninklijke Marine.																										
1. Gepantserde schepen en vaartuigen.																										
a. *Pantser schepen.*																										
Evertsen	2	S	1893 Vlissingen, Koninklijke Maatschappij „de Schelde".	1894	86,2	14,3	52,3	3520	kn. v. 21 cM. A. n°. 1 „ „ 15 „ n°. 3. „ „ 7,5 „ „ 1. „ „ 3,7 „	3 2 6 4 15	1	2	4735	16	330	14	9	1400	2100	150—100 S	240 S	240 S	50 S (*a*)	dienst.	266	
Piet Hein . . .	2	S	1893 Fijenoord, Ned. Stoombootm.	1894	86,2	14,3	52,3	3520	kn. v. 21 cM. A. n°. 1 „ „ 15 „ n°. 1 „ „ 7,5 „ „ 1 „ „ 3,7 „	3 2 6 4 15	1	2	4736	16,12	330	14	9	1400	2100	150—100 S	240 S	240 S	50 S (*a*)	in dienst opgel. m. zeer verm. bem.	266	
Kortenaer . . .	2	S	1893 Amsterdam, Rijkswerf.	1894	86,2	14,3	52,3	3520	kn. v. 21 cM. A. n°. 1 „ „ 15 „ n° 3 „ „ 7,5 „ „ 1 „ „ 3,7 „	3 2 6 4 15	1	2	4658	16	330	14	9	1400	2100	150—100 S	240 S	240 S	50 S (*a*)	dienst.	266	
Jacob van Heemskerck	2	S	1905 Amsterdam, Rijkswerf.	1906	98	15,2 16,85 (*b*)	57	5000	kn. v. 24 cM. n°. 2. „ „ 15 „ „ 5. „ „ 7,5 „ „ 3. mr. „ 7,5 „ A. kn. „ 3,7 „	2 6 6 1 4 19	2	—	6000	16,54	610	14,5	10	—	3280	150—100 S	200 S	200 S	50 S	dienst.	351	
Koningin Regentes	2	S	1898 Amsterdam, Rijkswerf.	1900	96,6	15,2	58,1	5084	kn. v. 24 cM. n°. 1. „ „ 15 „ n°. 4. „ „ 7,5 „ „ 3. mr. „ 7,5 „ A. kn. „ 3,7 „	2 4 8 1 4 19	1	2	7290	16,91	827	14,5	9,2	1600	4100	150—100 S	250 S	250 S	50 S	herstelling.	345	

1) IJ—ijzer, C—compound, S—staal, C.—composite, Z—gezinkt, K—gekoperd. (2) Lengte van den romp over alles. (3) Breedte van den romp op het grootspant over de buitenhuid zonder uitbouwsels. De breedte met uitstekende deelen wordt tusschen haakjes onder het breedtecijfer van den romp aangetroffen. (4) Diepgang van den romp bij normale toelading, stoomketels op peil. De diepgang met uitstekende deelen wordt tusschen haakjes onder het diepgangcijfer van den romp schepen 4 uren, met torpedobooten van vóór 1900 2 uren, met de latere 3 uren volgehouden. (*a*) Gepantserde hoofden van 150 mM. (*b*) Over de uitbouwingen der kanons van 15 cM met open schild.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proefsnelheid in vaart.	Brandstofberg-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig koleuverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschut-torens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commando-toren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1911 in	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
De Ruyter . .	2	S	1900 Rotterdam, Maatsch. voor Scheeps- en Werktuigb. Fijenoord.	1901	96,6	15,2	58,1	5084	kn. v. 24 cM. n°. 1. " " 15 " " 4. " " 7,5 " " 3. mr. " 7,5 " A. kn. " 3,7 "	2 4 8 1 4 19	1	2	6377	16,55	825	14,5	9,2	1600	4100	150—100 S	250 S	250 S	50 S	dienst O.-I	373	*)
Hertog Hendrik	2	S	1900 Amsterd., Rijksw.	1902	96,6	15,2	58,1	5084	id	19	1	2	6282	16,53	825	14,5	9,2	1600	4100	150—100 S	250 S	250 S	50 S	dienst O.-I.	373	*)
Marten Harpertsz Tromp	2	S	1903 id.	1904	100,8	15,2	57	5295	kn. v. 24 cM. n°. 2. " " 15 " " 5. " " 7,5 " " 3. mr. " 7,5 " A. kn. " 3,7 "	2 4 8 1 4 19	1	2	6405	16,66	825	14,5	9,2	1600	4100	150—100 S	200 S	200 S	50 S	dienst O.-I.	381	*)
De Zeven Provinciën	2	S	1908 id.	1909	101,5	17,1	61,5	6525	kn. v. 28 cM. " " 15 " n°. 5 " " 7,5 " s.-aut. n°. 1 mr. " 7,5 " A. kn. " 3,7 "	2 4 10 1 4 21	—	—	7500	—	—	—	—	—	—	150—100 S	250 S	200 S	50 S	dienst. O.-I.	448	*)
b. *Pantser dekschepen.*																										
Holland	2	S	1895 Amsterdam, Rijkswerf.	1896	93,3	14,81	54	3900	kn. v. 15 cM. n°. 2. " " 12 " " 1. " " 7,5 " " 1. " " 3,7 " mr. " 7,5 " A.	2 6 4 4 1 17	2	—	10548	19,62 *a)*	1000	16	9,7	—	4500	—	—	100 S	50 S	dienst O.-I.	381	*)
Zeeland	2	S	1895 Vlissingen, Kon. Maatschappij „de Schelde".	1897	93,3	14,81	54	3900	id.	17	2	—	9818	19,47	1000	16	9,7	2250	4500	—	—	100 S	50 S	herstelling.	325	
Friesland	2	S	1895 Rotterd., Mij. v Scheeps- en Werktuigb., Fijenoord.	1896	93,3	14,81	54	3900	id.	17	2	—	10416	19,87	1000	16	9,7	2250	4500	—	—	100 S	50 S	herstelling.	325	

a) Ruim 3 maanden na dokking. *) Met inbegrip der inlandsche bemanning.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftocht-vaart.	Brandstofberg-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig kolenverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschut-torens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commando-toren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1911 in	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
Utrecht	2	S	1897 Amsterdam, Rijkswerf.	1898	94,70	14,82	54	4033	kn. v. 15 cM. n°. 3. " " 12 " " 2. " " 7,5 " " 2. " " 3,7 " mr. " 7,5 " A	2 6 4 4 1 17	1	1	10167	19,61	1000	16	9,7	2100	4500	—	—	100 S	50 S	dienst W.-I.	325	
Noordbrabant . .	2	S	1897 Vlissingen, Kon. Maatschappij „de Schelde".	1899	94,70	14,82	54	4033	kn. v. 15 cM. n°. 1. " " 12 " " 2. " " 7,5 " " 2. " " 3,7 " mr. " 7,5 " A.	2 6 4 4 1 17	1	1	10067	20,08	930	16	9,7	2100	4500	—	—	100 S	50 S	in dienst opgel. m. zeer verm. bem.	325	
Gelderland . . .	2	S	1897 Rotterdam, Maatsch. voor Scheeps- en Werktuigb., Fijenoord.	1898	94,70	14,82	54	4033	id.	17	1	1	9867	20,05	930	16	9,7	2100	4500	—	—	100 S	50 S	dienst.	325	
c. *Monitors.*																										
Reinier Claeszen	2	S	1890 Amsterdam, Rijkswerf.	1891	70	13,52	45,5	2479	kn. v. 21 cM. A n°. 2. " " 17 " " " " 5 " n°. 1. " " 3,7 "	1 1 4 3 9	—	—	2243	12,5	157	10	7,6	1100	1750	120—100 C	280 C	280 C	75—50 S	dienst	156	
Draak	2	IJ	1875 id.	1877	65,1	15	36,5	2234	kn. v. 28 cM. A. n°. 1 " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	2 2 2 6	—	—	807	8,40	125	7	5	720	1200	204—140 IJ	305—230 IJ	140 IJ	25—16 IJ	reserve	131	
Malador	2	IJ	1876 Fijenoord, Nederlandsche Stoomboot-maatschappij.	1878	63,9	14,45	32	2000	id.	6	—	—	691	7,50	125	7	5	720	1200	140—114 IJ	305—230 IJ	140 IJ	25—16 IJ	reserve	131	

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftochtvaart.	Brandstofbergruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig kolenverbruik	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschuttorens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commandotoren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1911 in	Bemanning	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26	27
									d. *Rivier-*		*vaartuigen.*															
Isala	2	IJ	1876 Amsterdam, Maatschappij „de Atlas".	1876	48,62	7,65	13,5	383	kn. v. 12 cM. A.	2	—	—	306	7,75	35	7	5	400	640	127—51 IJ	127—32 IJ	27 IJ	40—19 IJ	reserve.	37	
Mosa	2	IJ	1877 id.	1878	48,66	7,60	13,5	373	id.	2	—	—	400	8	35	7	5	400	640	127—51 IJ	127—32 IJ	27 IJ	40—19 IJ	reserve.	37	
Rhenus	2	IJ	1876 Amsterdam, Kon. Fabr. v. stoom- en andere werktuigen	1877	48,96	7,65	13,8	388	id.	2	—	—	310	7,7	35	7	5	400	640	127—51 IJ	127—32 IJ	27 IJ	40—19 IJ	dienst.	37	
									e. *Pantser-*		*booten.*															
. . . . .	2	S	1911 Amsterdam, Rijkswerf.	—	52,50	8,50	28	543	kn. v. 10,5 cM. s.-aut. mitrailleur	4 2 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55 S	—	50 S	17 S	aanb.	—	
. . . . .	2	S	id.	—	52,50	8,50	28	543	id. id.	4 2 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55 S	—	50 S	17 S	aanb.	—	
. . . . .	2	S	id.	—	52,50	8,50	28	543	id. id.	4 2 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55 S	—	50 S	17 S	aanb.	—	
									II. Ongepantserde		**schepen en vaartuigen.**															
									a. *Kanonneer-*		*booten.*															
Braga	2	IJ	1877 Delfshaven, Christie, Nolet & De Kuyper.	1878	27,9	8,22	24,8	279	kn. v. 12 cM. n°. 3. „ „ 3.7 „ „ rev. v. 3,7 cM.	1 2 1 4	—	—	101	7	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	reserve.	34	

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftocht-vaart.	Brandstofberg-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig koleenverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Geschut-torens of barbetten.	Commando-toren.	Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1911 in	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27
Freyr	2	IJ	1877 Delfshaven, Christie, Nolet & De Kuyper.	1877	27,86	8,2	24	284	kn. v. 28 cM. A n°. 2. " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	1 12 1 4	—	—	115	7,35	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	reserve.	34	
Hefring	2	IJ	1879 Fijenoord, Ned. Stoomboot-maatschappij.	1879	28	8,22	24,8	272	kn. v. 12 cM. n°. 3 " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	1 18 1 6	—	—	170	8,30	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	dienst.	30	
Njord	2	IJ	1877 Delfshaven, Christie, Nolet & de Kuyper.	1878	27,86	8,2	24,8	272	kn. v. 28 cM. A. n°. 2. " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	1 4 4	—	—	125	7,6	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	reserve.	34	
Thor	2	IJ	1876 id.	1877	27,86	8,2	24	284	id.	4	—	—	103	6 *)	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	reserve.	34	
Tyr	2	IJ	1877 id.	1878	27,86	8,2	24	284	id.	4	—	—	116	7,5	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	reserve.	34	
Vidar	2	IJ	1878 Fijenoord, Ned. Stoomboot-maatschappij.	1879	27,8	8,2	25	280	id.	4	—	—	171	7,70	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	reserve.	34	
Wodan	2	IJ	1876 Delfshaven, Christie, Nolet & De Kuyper.	1877	27,86	8,2	24	284	kn. v. 12 cM. n°. 3. " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	1 2 1 4	—	—	135	7,50	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	dienst.	34	**)
Bever	2	IJ	1875 id.	1876	25,88	7,62	22	221	kn. v. 21 cM. A. n°. 1. " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	1 12 1 4	—	—	146	8	20	7	5	800	1040	—	—	—	—	dienst.	34	

*) Op dezen tocht was de *Thor* voorzien van Hirsch-schroeven, welke zijn afgekeurd en later vervangen door gewoon model. **) Toegevoegd aan het artillerie-instructieschip.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftocht-vaart.	Brandstofberg-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig kolenverbruik.	Afteleggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Geschut-torens of barbetten.	Commando-toren.	Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1911 in	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
Dog	2	IJ	1874 Amsterdam, Rijkswerf.	1874	25,88	7,62	22	221	kn. v. 21 cM. A. n°. 1. " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	1 2 1 4	—	—	130	7,50	20	7	5	800	1040	—	—	—	—	reserve.	34	
b. *Mijnen-leggers.*																										
Hadda	2	IJ	1879 Amsterd., Kon. Fabr. van stoom- en andere werkt.	1879	27,8	8,2	27,5	270	kn. v. 5,7 cM. s.-aut.	2	Dubbele lanceer-inricht. v. mijnen		162	7,60	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	dienst.	35	
Balder	2	IJ	1878 Delfshaven, Christie, Nolet & de Kuyper.	1878	27,8	8,2	27,5	272	kn. v. 5 cM. s.-aut.	2	id.		117	7,50	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	dienst.	35	
Medusa	2	S	1910 Amsterdam, Rijkswerf.	1911	49,67	9	27,5	670	kn. v. 7,5 cM. s.-aut., n°. 2	3	id.		926	12,13	72	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	49	
Hydra	2	S	id.	1911	49,67	9	27,5	670	id.	3	id.		—	—	72	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	49	
c. *Torpedo-bootjagers.*																										
Wolf	2	S	1909 Vlissingen, Koninklijke Maatschappij „de Schelde".	1910	70,10	6,71	20,43 (28,23)	514	kn. v. 7,5 cM. s.-aut., n°. 2 mitrailleur	4 4 5	—	2	8227	30,1	113	—	—	—	—	—	—	—	—	dienst O.-I.	62	*)
Fret	2	S	1909 id.	1910	70,10	6,71	20,43 (28,23)	514	id.	5	—	2	8455	29,9	113	—	—	—	—	—	—	—	—	dienst O.-I.	62	*)
Bulhond	2	S	1910 id.	—	70,10	6,71	20,43	514	id.	5	—	2	8300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	—	
Jakhals	2	S	1910 id.	—	70,10	6,71	20,43	514	id.	5	—	2	8300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	—	

*) In O.-I. met inbegrip der Inlandsche schepelingen 80.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftocht-vaart.	Brandstofberg-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig kolenverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschut-torens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commando-toren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1911 in	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26	27
. . . . .	2	S	1911 Vlissingen, Koninklijke Maatschappij „de Schelde".	—	70,10	6,71	20,43	514	kn. v. 7,5 cM. s.-aut. n°. 2 mitrailleur	4 4 8	—	2	8500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	—	
. . . . .	2	S	1911 id.	—	70,10	6,71	20,43	514	id.	8	—	2	8500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	—	
. . . . .	2	S	1911 Rotterdam, Mij. v. Scheeps- en Werktuigbouw „Fijenoord".	—	70,10	6,71	20,43	514	id.	8	—	2	8500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	—	
. . . . .	2	S	1911 id.	—	70,10	6,71	20,43	514	id.	8	—	2	8500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	—	

d. *Torpedo-ooten.*

Ardjoeno	1	S	1886 Londen, Yarrow & Co.	1886	38,37	3,88	11,35 (20,95)	83	kn. v. 3,7 cM.	2	2	1	800	21,03	18	± 16	8	300	1400	—	—	—	—	reserve.	16	
Habang	1	S	1888 Amsterd., Kon. Fabr. van stoom- en andere werkt.	1888	39,21	3,96	11,3 (18,7)	80	id.	2	1	1	928	21,7	18	„ 16	8	300	1400	—	—	—	—	dienst.	16	
Idjen	1	S	1888 Amsterd., Rijksw.	1889	39,21	3,97	12 (19)	91	id.	2	1	1	836	20,63	13	„ 16	8	350	1400	—	—	—	—	dienst.	16	
Cycloop	1	S	1886 Amsterd., Kon. Fabr. van stoom- en andere werkt.	1887	38,6	3,97	11,6 (20,3)	85	id.	2	2	1	680	19,84	18	„ 16	8	240	1400	—	—	—	—	dienst.	16	
Empong	1	S	1887 Londen, Yarrow & Co.	1888	39,21	3,97	11,7 (18,9)	86	id.	2	2	1	1089	22,83 (*)	18	„ 16	8	300	1400	—	—	—	—	dienst.	16	

*) Bij minder toelading werd gedurende één uur met 1243 indicateur paardenkracht 24,15 mijl geloopen.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Laneeerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proefsnelheid vaart.	Brandstofberg-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig kolenverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschut-torens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commando-toren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1911 in	Bemanning.	Aanteekeningen
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15	16.	17.	18.	19	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27
Foka	1	S	1888 Amsterdam, Rijkswerf.	1888	39,21	3,97	11,7 (18,9)	86	kn. v. 3,7 cM.	2	1	1	962	22,15	18	± 16	8	300	1400	—	—	—	—	dienst.	16	
Makjan	1	S	1889 id.	1890	32,86	4,2	10,8 (17,2)	59,96	id.	2	2	—	794	20,71	12	« 16	8	200	1000	—	—	—	—	reserve.	13	
Nobo	1	S	1890 id.	1891	32,86	4,2	11 (17,2)	59,96	id.	2	2	—	787	20,70	12	« 16	8	200	1000	—	—	—	—	reserve	13	
Ophir	1	S	1900 Londen, Yarrow & Co.	1901	46,48	4,654	12,75 (23,9)	142,5	kn. v. 5 cM. n°. 2.	2	—	3	1739 *a*)	25,38	40	20	8	525	1625	—	—	—	—	reserve.	25	
Pangrango . . .	1	S	1900 id.	1901	46,48	4,654	12,75 (23,9)	142,5	id.	2	—	3	1878 *b*)	25,99	40	20	8	525	1625	—	—	—	—	reserve.	25	
Rindjani	1	S	1900 id.	1901	46,48	4,654	12,75 (23,9)	142,5	id.	2	—	3	1973 *c*)	26,32	40	20	8	525	1625	—	—	—	—	reserve.	25	
Smeroe	1	S	1901 Rotterdam. Mij v. Scheeps- en Werktuigb. «Fijenoord".	1903	46,48	4,686	12,77 (23,9)	144,45	id.	2	—	3	1927	24,64	40	20	8	525	1625	—	—	—	—	dienst.	25	
Tangka	1	S	1901 id.	1903	46,48	4,686	12,77 (23,9)	144,45	id.	2	—	3	1900	25,61	40	20	8	525	1625	—	—	—	—	dienst	25	
Wajang	1	S	1901 id.	1903	46,48	4,686	12,77 (23,90)	144,45	id.	2	—	3	1979	24,71	40	20	9	525	1625	—	—	—	—	dienst.	25	
G 1 . . . . . (*Johan van Brakel*)	1	S	1903 Vlissingen, Kon. Maatschappij «de Schelde".	1904	46,48	4,686 (4,766)	12,50 (23,70)	140	id.	2	—	3	2088	25,34	30	20	8	400	1225	—	—	—	—	dienst.	25	
G 2 . . . . . (*Jan Daniëlszoon van de Rijn*)	1	S	1903 id.	1904	46,48	4,686 (4,766)	12,50 (23,70)	140	id.	2	—	3	1990	25,18	30	20	8	400	1225	—	—	—	—	reserve.	25	

a) Bij een gemiddelden diepgang van 1,145 M. *b*) Bij een gemiddelden diepgang van 1.13 M. *c*) Bij een gemiddelden diepgang van 1.15 M.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling. 1)	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M. 2)	Grootste breedte in M. 3)	Grootste diepgang in dM. in zeewater. 4)	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Laneerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftochtvaart.	Brandstofberg-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig koleuverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschut-torens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commando-toren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1911 in	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
G 3 ..... (*Meijndert Jentjes*)	1	S	1903 Rotterdam, Mij. v. Scheeps- en Werktuigb. „Fijenoord".	1904	46,48	4,686 (4,766)	12 50 (23,70)	140	kn. v. 5 cM. n°. 2.	2	—	3	2070	24,83	30	20	8	400	1225	—	—	—	—	reserve	25	
G 4 ..... (*Willem Willemsze*)	1	S	1903 id.	1904	46,48	4,686 (4,766)	12,50 (23,70)	140	id.	2	—	3	2090	24,27	30	20	8	400	1225	—	—	—	—	dienst.	25	
G 5 ..... (*Roemer Vlacq*)	1	S	1905 id.	1906	46,48 (47,38)	4,686 (4,766)	12,50 (23.70)	140	id.	2	1	2	2015	25,11	30	20	8	400	1225	—	—	—	—	in dienst opgel.	25	
G 6 ..... (*Pieter Constant*)	1	S	1905 id.	1906	46,48 (47,38)	4,686 (4,766)	12,50 (23.70)	140	id.	2	1	2	2059	25,09	30	20	8	400	1225	—	—	—	—	id.	25	
G 7 ..... (*Jacob Cleydijck*)	1	S	1905 id.	1906	46,48 (47.38)	4,686 (4,766)	12,50 (23.70)	140	id.	2	1	2	2134	23,67	30	20	8	400	1225	—	—	—	—	id.	25	
G 8 ..... (*Cornelis Janssen de Haan*)	1	S	1905 id.	1906	46,48 (47,38)	4,686 (4,766)	12.50 (23.70)	140	id.	2	1	2	2157	24,22	30	20	8	400	1225	—	—	—	—	id.	25	
G 9	1	S	1907 id.	1908	46,50	4,70 (4,78)	12,50 (23,70)	141	id	2	—	3	1973	24,72	30	20	8	400	1225	—	—	—	—	dienst.	25	
G 10	1	S	1907 id.	1908	46,50	4,70 (4,78)	12,50 (23,70)	141	id.	2	—	3	2126	24,64	30	20	8	400	1225	—	—	—	—	dienst.	25	
G 11	1	S	1907 id.	1908	46,50	4,70 (4,7)	12,50 (23,70)	141	id.	2	—	3	2011	24,25	30	20	8	400	1225	—	—	—	—	in dienst opgel.	25	
G 12	1	S	1907 id.	1908	46,50	4,70 (4,78)	12,50 (23,70)	141	id.	2	—	3	2164	24,59	30	20	8	400	1225	—	—	—	—	id.	25	
Michiel Gardeyn (*K* 1)	1	S	1904 id.	1905	30	3,60	10,25 (17,25)	47,9	kn. v. 3,7 cM.	2	1	1	582	18,48	5	15	9	160	500	—	—	—	—	id.	12	
Christiaan Cornelis (*K* 2)	1	S	1904 id.	1905	30	3,60	10,25 (17,25)	47,9	id.	2	1	1	592	18,95	5	15	9	160	500	—	—	—	—	id.	12	

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proefsnelheid in knopen.	Brandstofberging in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig kolenverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van; Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van; Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschuttorens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commandotoren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1911 in	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
Willem Warmont (*K 3*)	1	S	1904 Rotterd., Mij v. Scheeps- en Werktuigb. »Fijenoord"	1905	30	3,60	10.25 (17.25)	47,9	kn. v. 3,7 cM. n°. 2.	2	1	1	570	18,64	5	15	9	160	500	—	—	—	—	in dienst opgel.	12	
Jan Haring . . (III)	1	S	1891 Amsterd., Rijksw. Ketelsen machines »de Schelde".	1891	25,60	3,15	10 (15)	35,5	id.	1	—	2	449	17,9	5	± 14	8	220	520	—	—	—	—	id.	12	
Jasper Leynssen (*XXI*)	1	S	1889 id.	1890	25,60	3,15	9,1 (15,15)	37	id.	1	—	2	427	17,5	5	» 14	8	220	520	—	—	—	—	id.	12	
e. *Onderzee- boote n.*																										
Onderzeeboot I	1	S	1904 Vlissingen, Koninklijke Maatschappij »de Schelde".	1905	20,42	4,08	28 aan de oppervlakte vrende	120 geheel ondergedomp.	—	—	1	—	—	8,35	3	—	—	—	—	—	—	—	—	dienst.	10	
nderzeeboot II	1	S	1909 id.	1910	32,126	3,064	—	149,4 id.	—	—	2	—	—	—	3,9	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	—	
Onderzee- boot III	1	S	1910 id.	—	32,126	3,064	—	149,4 id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	—	
III. Schepen en vaartuigen bestemd voor bijzondere diensten.																										
a. *Schoeners voor politietoezicht-zeevisscherij.*																										
Zeehond	1	S	1891 Amsterdam, Rijkswerf.	1892	51,44	8,6	41,7	723	kn. v. 3,7 cM.	2	—	—	664	11,02	78	9,5	6	1500	2500	—	—	—	—	dienst.	72	
Dolfijn	1	S	1888 Rotterdam, Maatschappij »de Maas".	1889	41,70	6,60	30,4	285	id.	2	—	—	388	10,67	29	9	6	1600	2500	—	—	—	—	dienst.	47	

b. *Opnemings-*

Hydrograaf (dubbelschroefstoomschip), waterverpl. 294 ton; diepgang 19 d.M.; dienstvaart 11 mijl.

c. *Depotschepen*

Vali (ontwapende en gewijzigde kanonneerboot).

d. *Instructie-*

Adelborsten . . . . . **Ever** (ontwapende kn. bt.) waterverpl. 210 ton; diepg. 23 dM.; dienstvaart
(kn. boot) waterverpl. 200 ton; diepg. 22 dM.; dienstvaart 7 mijl.
Marine-reserve . . . . **Atjeh** (ontw. fregat).
Adspirant-machinisten: **Bonaire,** waaraan toegevoegd **Bulgia** (ontwapende kan. bt.).
Korporaal-konstabels en kanonniers: **Bellona** (stoomschip) **1** 12 cM. n°. 3, **3** mr. 7,5 cM. A., **2** 7,5 cM. n°. 2, 37,5 dM.; dienstvaart 8 mijl. **Sperwer** (kn. bt.), **1** 7,5 cM., n°. 3, **3** 3,7 cM.
Werfdivisie . . . . . **Van Speyk** (fregat) waaraan toegevoegd **Lynx** (kn. bt.); waterverpl. 180 ton;
Torpedisten . . . . . **Koningin Emma der Nederlanden, 1** 3,7 cM. **Schorpioen 1** 3,7 cM. station te Hellevoetsluis.
Matrozen en jongens. **Van Galen** (Hellevoetsluis, tevens d.d. wachtschip) **1** mr. 7,5 cM. A., **Buffel** Leiden). **Atjeh** (Opleiding lichtmatrozen te Willemsoord), waaraan toegevoegd
Reserve . . . . . **Stier** (pantserschip). Torpedobooten **Etna, Hekla** en **XVI** (ontw.). **Nautilus,**

e. *Wacht-*

Adolf Hertog van Nassau (Willemsoord) **4** 7,5 cM. n°. 1. **Admiraal van Wassenaer**

f. *Logement-*

Neptunus (zeemiliciens) **No. 7** (onbestemd). **Bonaire,** (adsp. mach.), waaraan toegevoegd **Fret**

vaartuigen.

Geep, Raaf (ontwapende kn.booten), waterverpl. 200 ton; diepg. 22 dM.; dienstvaart 7 mijl.

(*voor onderzeebooten*).

schepen.

7 mijl. **Havik** (kn. boot) **2** 3,7 cM. waterverpl. 214 ton; diepgang 22 dM.; dienstvaart 7 mijl. **Das**

1 7,5 cM. s. aut., **2** 5 cM. n°. 1, **5** 3,7 cM., **3** kn. rev. 3,7 cM.; waterverpl. 931 ton; diepgang **1** kn. rev. 3,7 cM.; waterverpl. 210 ton; diepgang 22 dM.; dienstvaart 7 mijl. **Wodan** (kn.bt.) diepg. 21,5 dM.; dienstvaart 7 mijl, benevens een kanonneerboot.
Mercuur (torpedotransportvaartuig). **Pijl** (communicatievaartuig). **Helmdall** (ontw. kan. boot) lucht-

en drie kotters (toegevoegd aan *van Galen*); Kanonneerboot **No. 3** (kweekschool voor zeevaart te **Sommelsdijk** en **Pollux.**
waterverplaatsing 1054 ton; diepgang 52 dM.

schepen.

(Amsterdam) **Van Galen** d.d. wachtschip (Hellevoetsluis).

schepen.

(ontw. kn. boot).

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftochtvaart.	Brandstofberg-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig kolenverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschut-torens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commando-toren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1911 in	Bemanning. Europeanen.	Bemanning. Inlanders.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26	27

B. Indische Militaire Marine.

Torpedobooten.

Cerberus . .	1	S	1887 Vlissingen, Kon. Maatschappij „de Schelde".	1888	38,22	3,96	14,2 (21)	83,91	kn. van 3,7 cM.	2	2	1	841	17,6 1)	12	—	—	—	—	—	—	—	—	dienst.	14	6
Hydra	1	S	1899 Londen, Yarrow & Co.	1900	39,62	4,11	20,6	103	id.	2	—	3	1204	24,26 2)	20,5	17,5	8	390 *b*)	1500 *b*)	—	—	—	—	dienst.	14	6
Scylla	1	S	1899 id.	1900	39,62	4,11	20,6	103	id.	2	—	3	1201	24,30 3)	20,5	17,5	8	390 *b*)	1500 *b*)	—	—	—	—	dienst.	14	6
Minotaurus . . .	1	S	1901 Vlissingen, Kon. Maatschappij „de Schelde".	1902	39,62	4,11	20,6	103	id.	2	—	3	1281	24,36 4)	20,5	17,3	8,5	420 *b*)	1460 *b*)	—	—	—	—	dienst.	14	6
Python	1	S	1901 id.	1902	39,62	4,11	20,6	103	id.	2	—	3	1269	24,96 5)	20,5	17,3	8,5	420 *b*)	1460 *b*)	—	—	—	—	dienst.	14	6
Sphinx	1	S	1902 id.	1903	39,62	4,11	20,6	103	id.	2	—	3	1442	24,38	20,5	17,3	8,5	420 *b*)	1460 *b*)	—	—	—	—	dienst.	14	6
Draak	1	S	1905 id.	1906	39,62	4,13	20,6	103	id.	2	1	1	1558	23,28	20,5	17,8	8,7	450 *b*)	1600 *b*)	—	—	—	—	dienst.	14	6
Krokodil	1	S	1905 id.	1906	39,62	4,13	20,6	103	id.	2	1	1	1576	23,78	20,5	17,8	8,7	450 *b*)	1600 *b*)	—	—	—	—	dienst.	14	6
Zeeslang	1	S	1906 id.	1907	39,62	4,13	20,6	103	id.	2	1	1	1563	24,04	20,5	17,8	8,7	450 *b*)	1600 *b*)	—	—	—	—	dienst.	14	6

1) Bij een gemiddelden diepgang van 1,05 M. en 13,3 dM. stuurlast. 2) Bij een gemiddelden diepgang van 1,05 M. 3) Als voren van 1,04 M. 4) Bij een gemiddelden diepgang van 1,07 M. en 6 cM. stuurlast. 5) Bij een gemiddelden diepgang van 1,06 M. en 10 cM. stuurlast. *) Diepgang van den romp in het midden. De diepgang met uitstekende deelen wordt tusschen haakjes onder het diepgangcijfer van den romp aangetroffen. *a*) Met Ombiliën-kolen. *b*) Met Cardiff-kolen.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proefsnelheid in knoopen.	Brandstofbergruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig koleverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschuttorens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commandotoren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1911 in	Bemanning. Europeanen.	Bemanning. Inlanders.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23	24.	25.	26	27
Onderzee- booten.																										
—	2	S	1911 Vlissingen, Kon. Maatsch. „de Schelde".	—	46,2	4,32	—	380 geh. ondergedomp.	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	—	—
Flottielje- vaartuigen.																										
Mataram	2	S	1895 Amsterdam, Huygens & Van Gelder.	1896	53,9	9,44	36,5	809,52	kn. v. 10,5 cM. A. „ „ 3,7 „ mr. v. 7,5 cM. A.	2 4 1 7	—	—	1345	12,95	154	10,5	8	1119 a)	1690 a)	—	—	—	—	dienst.	56	42
Serdang	2	S	1896 Vlissingen, Koninkl. Maatsch. „de Schelde".	1897	53,9	9,44	36,5	820	id.	7	—	—	1290	12,9	149	11	8	1320 a)	1939 a)	—	—	—	—	dienst.	56	42
Koetei	2	S	1897 Amsterdam, Ned. Scheepsb.-maatschappij.	1898	53,7	9,44	36	790	id.	7	—	—	1412	13,51	144	11,25	8,5	1380 a)	2130 a)	—	—	—	—	dienst.	56	42
Mijnen- leggers.																										
Assahan	2	S	1899 Rotterdam, Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigb. „Fijenoord".	1900	53,7	9,44	36	800	kn. v. 10,5 cM. A. „ „ 3,7 „ mr. „ 7,5 „	2 4 1 7	—	—	1353	13,95	134	—	—	—	—	—	—	—	—	reserve	56	42
Siboga	2	S	1897 Amsterdam, Ned. Scheepsb.-maatschappij.	1898	53,7	9,44	36	790	kn. v. 10,5 cM. A. „ „ 3,7 „ mr. „ 7,5 „	1 4 1 6	—	—	1395	13,83	144	11,4	8,5	1400 a)	2060 a)	—	—	—	—	dienst.	56	42

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proefvaart.	Brandstofberging-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig kolenverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschut-torens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commando-toren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1911 in	Bemanning. Europeanen.	Bemanning. Inlanders.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26	27
Wacht-schepen.																										
Koning der Nederlanden . .	—	IJ	1871 Amsterdam, Rijkswerf.	1874	85,3	15,2	—	—	kn. v. 12 cM. A. " " 12 " K.A. n°. 3 " " 3,7 "	3 1 2 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	dienst.	136	43
Bromo 1)	—	IJ Z	1873 Amsterdam, Kon. Fabr. v. stoom- en andere werktuigen.	1874	64,6	9,36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	dienst.	—	—
Opnemings-vaartuigen.																										
Van Gogh . . .	1	C Z	1897 Rotterdam, P. Smit Jr.	1898	54	8,3	31,8	700	—	—	—	—	386	10,1	100	8	6,25	2700 a)	3600 a)	—	—	—	—	dienst.	26	57
Van Doorn . . .	1	C K	1899 Rotterdam, Maatschappij "de Maas".	1901	54	8,3	31,8	700	—	—	—	—	369	9,02	108	7,75	7	2450 a)	3500 a)	—	—	—	—	dienst.	26	57
Lombok	1	S Z	1890 Amsterdam, Huygens & Van Gelder.	1891	52,45	8,3	33,5	600	—	—	—	—	990	12,2	115	9,2	—	1711	—	—	—	—	—	reserve.	26	57
Borneo	1	C K	1892 Glasgow, Clydebank, J. & G. Thomson.	1892	53,86	9,45	40,5	800	—	—	—	—	1040	13,23	155	7	—	—	—	—	—	—	—	dienst.	26	57
Sumbawa	1	S	1890 Vlissingen, Kon. Maatschappij "de Schelde".	1891	53,25	8,1	34,5	600	—	—	—	—	930	12,5	88	—	6	—	3000	—	—	—	—	dienst.	26	57

1) Doet dienst als kolenhulk te Merauké.

STOOM-, MOTOR- EN ZEILVAARTUIGEN VAN HET LOODS- WEZEN, DE BETONNING, BEBAKENING EN VERLICHTING.

District.	Stoomvaartuigen.	Motorvaartuigen.	Zeilvaartuigen.
1e District.			Loodsschoener N°. 1. „ „ 2. „ „ 3. Loodskotter N°. 1 (lang 20 M.) „ „ 2 („ 20 „) „ „ — („ 20 „) Inspectievaartuig (Kotter lang 20 M.) Schokker (Magazijn- en Werkvaartuig). Boeier (Betonningsvaartuig).
2e District.			Schoener (Lichtschip *Uitlegger*). Loodskotter *Terschelling* N°. 1 (lang 20 M.) „ „ „ 2 („ 20 „) „ „ „ 3 („ 20 „) „ „ „ 4 („ 20 „) „ „ „ 5 („ 20 „) Schokker „ „ 1 („ 15,23 „) Loodskotter „ „ 2 („ 16 „) Schokker „ „ 3 („ 15,50 „) „ *Vlie* „ 1 („ 14,75 „) Botter „ „ 2 („ 16,75 „) „ *Harlingen* („ 13,60 „) Inspectievaartuig (Boeier, lang 16 M.). Rinkelaar lang 17,60 M. } betonning. „ „ 17,50 „ }
3e District.	Stoomloodsvaartuig N°. 1 (Insp. Gen. Twent). „ „ 6 Stoomloodstransportvaartuig *Schelde*. Gastransportvaartuig *Amsterdam*.	Gastransportvaartuig *Zuiderzee*.	Loodsschoener N°. 3. „ „ 5. „ „ 8. „ „ 13. Loodskotter „ 1 (lang 20 M.) „ „ 4 („ 20 „) „ „ 9 („ 20 „) „ „ 11 („ 20 „) „ „ 12 („ 20 „) „ „ 1 („ 16 „) „ „ 3 („ 16 „) Schokker N°. 5 (Peilingvaartuig). „ „ 6.

District.	Stoomvaartuigen.	Motorvaartuigen.	Zeilvaartuigen.
			Inspectievaartuig. Botter N°. 1. „ „ 2.
4/5 District.	Stoomloodsvaartuig N°. 2 (*Jan Spanjaard*). „ „ 3 (*Rotterdam*). „ „ 4 (*Hellevoetsluis*). „ „ 5 „ „ 7 „ „ 8 „ „ 9 Stoomloodstransportvaartuig *Frans Naerebout*. „ *Zeemeeuw*.	Gastransportvaartuig *Krammer*.	Loodsschoener N°. 5. „ „ 8. „ „ 9. „ „ 12. Loodskotter „ 1 (lang 20 M.) „ „ 3 („ 20 „) „ „ 4 („ 20 „) „ „ 8 („ 20 „) „ „ 15 („ 20 „) „ „ 16 („ 20 „) (Logementschip te Hoek v. Holland). Schokker N°. 1 (Peilingvaartuig). „ „ 3. „ „ 4 (Betonning en Peilingvaartuig)
6e District.	Stoomloodstransportvaartuig *Coertzen* Gastransportvaartuig *Vlissingen*.	Motorbetonningsvaartuig.	Loodsschoener N°. 1. „ „ 2. „ „ 3. „ „ 4. „ „ 8. „ „ 9. „ „ 10. „ „ 12. „ „ 13 „ „ 14. „ „ 15. Loodskotter „ 6 (lang 18 M.) „ „ 7 („ 18 „) „ „ 11 („ 18 „) „ „ 16 („ 18 „) Peilingvaartuig.

B. Scheepsmacht in de Caraïbische Zee, voor buitenlandschen dienst en voor politietoezicht.

Schepen en bestemming.	Sterkte.	Toelichtingen.
I. Caraïbische Zee.		
Pantserdekschip *Utrecht*	329	w.o. 20 inlanders.
II. Buitenlandsche dienst.		
Pantserdekschip *Noord-Brabant* . .	29	In dienst opgelegd.
„ *Gelderland* . . .	327	
III. Politietoezicht.		
Schoener *Zeehond*	72	
„ *Dolfijn*	47	
Totaal . . .	757	

STAAT van de actieve Zeemacht op 1 October 1911.

A. Zeemacht in Oost-Indië.

Schepen.	Sterkte.	Toelichtingen.
Pantserschip *Tromp*	303	
„ *De Ruijter*	301	
„ *Hertog Hendrik*	301	
„ *De Zeven Provinciën*	363	
Pantserdekschip *Holland*	277	
Flottieljevaartuig *Serdang*	56	
„ *Koetei*	56	
„ *Mataram*	56	
Mijnenlegger *Siboga*	56	
Wachtschip *Koning der Nederlanden*	145	te Soerabaya.
Torpedodienst.		
Torpedoboot *Cerberus*	108	
„ *Hydra*		
„ *Scylla*		
„ *Python*		
„ *Minotaurus*		
„ *Sphinx*		
„ *Draak*		
„ *Krokodil*		
„ *Zeeslang*		
Opnemingsvaartuig *Van Gogh*	27	
„ *Borneo*	27	
„ *Sumbawa*	27	
„ *Van Doorn*	26	
Staf	19	
Bovenrol	193	
Totaal Europeanen	2341	
Inlandsche schepelingen met inbegrip van bovenrol	1036	
Totaal	3377	

B. Scheepsmacht in de Caraïbische Zee, voor buitenlandschen dienst en voor politietoezicht.

Schepen en bestemming.	Sterkte.	Toelichtingen.
I. Caraïbische Zee.		
Pantserdekschip *Utrecht*	329	w.o. 20 inlanders.
II. Buitenlandsche dienst.		
Pantserdekschip *Noord-Brabant* . .	29	In dienst opgelegd.
„ *Gelderland* . . .	327	
III. Politietoezicht.		
Schoener *Zeehond*	72	
„ *Dolfijn*	47	
Totaal . . .	757	

C. Binnenlandsche dienst.

Schepen en bestemming.	Sterkte.	Toelichtingen.
I. Torpedodienst.		
Torpedo-instructieschip *Koningin Emma*	447	Te Willemsoord.
„ „ *Schorpioen* .	265	„ Hellevoetsluis.
„ „ *Vulkaan* . .	97	„ Amsterdam.
Mijnenlegger *Hadda*	—	„ Willemsoord. } bem. begrepen in die van de torp.-instr.sch.
„ *Balder*	—	„ Hellevoetsluis. }
II. Defensie-materieel.		
Pantserschip *Kortenaer*	233	
„ *Evertsen*	238	
„ *Heemskerck*	248	
„ *Piet Hein*	22	In dienst opgelegd.
Monitor *Reinier Claeszen*	87	
Riviervaartuig *Rhenus*	36	
Kanonneerboot te Willemsoord . .	28	
„ te Vlissingen . . .	27	
III. Instructie- en logementschepen.		
Instructieschip voor jongens *Van Galen*	622	„ Hellevoetsluis.
Bonaire (marine-machinistenschool) .	56	„ „
Artillerie-instructieschip *Bellona* . .	190	„ Willemsoord.
Instructieschip voor de marine-reserve en voor lichtmatrozen en matrozen der 3e klasse *Atjeh*	450	„ „
Instructieschip voor de werfdivisie	318	„ „
Logementschip voor zeemiliciens *Neptunus*	23	„ „ (de rest van de bemanning in de bovenrol van andere schepen).
IV. Kweekschool voor Zeevaart.	136	„ Leiden.
V. Opnemingsvaartuigen.		
Geep	—	Bemanning in de bovenrol van andere schepen.
VI. Wachtschepen.		
Wachtschip te Willemsoord . . .	809	
„ „ Amsterdam . . .	363	
Totaal . . .	4695	

Overzicht der binnenslands in dienst zijnde schepen.

In het tijdvak van 1 October 1910—1 October 1911 behoorden tot de zeemacht voor binnenlandschen dienst:
Hr. Ms. wachtschip *Adolf Hertog van Nassau*, te Willemsoord.

Hr. Ms. wachtschip *Admiraal van Wassenaer*, te Amsterdam.

Hr. Ms. kanonneerboot *Bever*, gestationneerd te Vlissingen.

Hr. Ms. instructieschepen *Ever*, *Havik* en *Das*, tot opleiding en oefening van adelborsten. Hr. Ms. *Havik* was gedurende de maanden Augustus en September voor de oefening der militaire loodsen aangewezen.

Hr. Ms. instructieschip *Atjeh*, waaraan toegevoegd Hr. Ms. *Sommelsdijk* en Hr. Ms. *Pollux*, benevens eene torpedoboot, voor personeel der marine-reserve en voor de opleiding van matrozen der 1ste klasse tot kwartiermeester en van matrozen der 3de klasse en lichtmatrozen te Willemsoord.

Hr. Ms. *Bonaire*, *Bulgia* en eene torpedoboot, tot opleiding en oefening van adspirant-machinisten.

Hr. Ms. artillerie-instructieschip *Bellona* en Hr. Ms. instructieschepen *Sperwer* en *Wodan*, tot opleiding van konstabels en kanonniers.

Hr. Ms. instructieschip *Van Speyk*, waaraan toegevoegd de kanonneerbooten *Lynx*, *Ulfr* en eene torpedoboot, tot opleiding van stokerspersoneel.

Hr. Ms. torpedo-instructieschepen *Koningin Emma der Nederlanden*, *Vulkaan* en *Schorpioen*, tot opleiding van personeel van den torpedodienst.

Hr. Ms. instructieschip *Van Galen* (tevens dd. wachtschip te Hellevoetsluis), waaraan toegevoegd Hr. Ms. *Buffel* en *Castor*, benevens drie kotters voor de opleiding van jongens tot matroos.

Hr. Ms. kanonneerboot n°. 3, tot opleiding van jongens bij de Kweekschool voor Zeevaart te Leiden.

Hr. Ms. pantserschepen *Piet Hein*, *Evertsen* en *Heemskerck*, benevens Hr. Ms. monitor *Reinier Claeszen*, bleven gedurende den winter in dienst. Eerstgenoemd pantserschip werd in Februari 1911 vervangen door Hr. Ms. *Kortenaer*.

Voor de herhalingsoefeningen van de zeemiliciens der lichting 1909 werd Hr. Ms. *Heemskerck* aangewezen, alsmede voor oefening van de zeemiliciens der lichting 1911.

Hr. Ms. *Piet Hein* (later Hr. Ms. *Kortenaer*) en Hr. Ms. *Evertsen* waren aangewezen voor de practische vaaroefeningen der lichtmatrozen en matrozen der 3de klasse van de opleiding te Willemsoord, terwijl Hr. Ms. *Reinier Claeszen* dienst deed voor de practische vorming der jeugdige schepelingen van de opleidingen afkomstig.

Hr. Ms. kanonneerboot *Bever* keerde na afloop der zomeroefeningen naar Vlissingen terug.

Hr. Ms. logementschip voor zeemiliciens *Neptunus* werd den 19den Februari 1910 in dienst gesteld. Aan dezen bodem werd toegevoegd Hr. Ms. kanonneerboot *Hefring*.

Hr. Ms. riviervaartuig *Rhenus* bleef in dienst.

Hr. Ms. opnemingsvaartuig voor de militaire hydrographie *Geep* was gedurende de zomermaanden in dienst.

Hr. Ms. schoener *Zeehond* bleef in dienst voor uitoefening van politietoezicht op de visscherij; Hr. Ms. *Dolfijn* eveneens voor dit toezicht aangewezen, was van den 1sten December 1910 tot den 1sten Maart 1911 in dienst opgelegd te Amsterdam.

Hr. Ms. *Hadda* bleef te Willemsoord en Hr. Ms. *Balder* te Hellevoetsluis in dienst voor het doen van proeven met verspermijnen.

West-Indië.

De scheepsmacht in de Caraïbische zee bestond uit Hr. Ms. pantserdekschip *Utrecht*, onder bevel van den kapitein ter zee W. Th. de Booij.

Bij den aanvang van het verslagjaar bevond Hr. Ms. *Utrecht* zich te Curaçao.

In het eerste gedeelte der maand October hadden nabij Bonaire bij dag en bij nacht schietoefeningen onder stoom plaats. Verder werden door de landingsdivisie gedurende een dag oefeningen gehouden nabij de grot van Hato en werden overigens de gewone oefeningen voortgezet.

Den 15den October te Curaçao teruggekeerd, werd deze plaats na aanvulling van den kolenvoorraad den 20sten October verlaten met bestemming naar Trinidad, waar in de golf van Paria van 22—25 October in de nabijheid van Port of Spain schietoefeningen werden gehouden om daarna door de Boca—Mona de baai te verlaten met bestemming naar Paramaribo.

Te Port of Spain hadden de gebruikelijke plichtplegingen plaats.

De uit Nederland uitgezonden adelborsten der 1e klasse en adjunct-administrateur embarkeerden aldaar en werden beëedigd.

De Suriname-rivier werd in den avond van den 29sten October bereikt; er werd in de lichtlijn op pl.m. 10.000 M. van het lichtschip geankerd in 3,5 vaam.

Den volgenden dag werd op loodsmansaanwijzing opgestoomd naar Paramaribo en voor de stad geankerd.

De kolenvoorraad werd aangevuld met 122 ton, waarvoor 4,2 werkuren noodig waren.

Paramaribo werd den 5den November verlaten met bestemming naar St. Lucia. Na te 8 uur 15 m. 's avonds in zee te zijn gekomen, werd genoemd eiland den 8sten bereikt. Alhier werd de kolenvoorraad in 3,1 werkuur aangevuld met 203 ton. Van de zijde van den administrator en van den Nederlandschen consul werden verschillende beleefdheden ondervonden.

De na het kolen laden ingenomen ligplaats op de z.g. Rendez-vous-boei werd den 10den verlaten met bestemming naar de Nederlandsche Boven den Winds-eilanden. Bij het passeeren van Martinique werden, door op 800 à 900 Meter afstand langs het in 1902 verwoeste St. Pierre

te stoomen, de bouwvallen dier stad en de Mont Pélé bezichtigd.

Binnen de eilanden door, voortdurend op peiling varende, werd Eustasius in den morgen van den 11den bereikt.

Den 12den werd verstoomd naar St. Martin. Alhier werden de gezaghebber en een aantal ingezetenen van Filipsburg aan boord ontvangen op eene namiddagpartij.

Den 14n werd verstoomd naar Saba en de ankerplaats nabij de Ladder-landingplaats bereikt door het vaarwater tusschen Diamant-rots en Pilot-rots.

Op de drie eilanden werd met graagte gebruik gemaakt van de door de officieren van gezondheid gegeven gelegenheid tot het kosteloos erlangen van geneeskundige hulp of advies.

Saba werd in den avond van den 16den verlaten en koers gesteld naar St. Thomas, waar in den morgen van den 17den, na het saluut aan de Deensche vlag, in de baai het anker viel.

De gebruikelijke plichtplegingen hadden plaats. De nieuw opgetreden consul der Nederlanden streefde er bijzonder naar om het verblijf aldaar aangenaam te maken. De gouverneur van Deensch West-Indië en mevrouw LIMPRECHT boden den commandant en 2 officieren een diner aan. Commandant en officieren vereenigden een groot deel der autoriteiten en notabelen van Charlotte-Amalia op eene namiddagpartij aan boord.

De kolenvoorraad werd met 714 ton aangevuld langs den steiger van de East-Asiatic Company, aanvankelijk à 100 ton per uur, later, toen het stuwen der eenigszins vochtige kolen moeilijkheden opleverde, minder snel; evenals op andere eilanden werden ook hier de oefeningen voortgezet.

Den 22sten werd St. Thomas verlaten en koers gesteld naar Curaçao, welk eiland den 24sten te midden van zware stortregens werd bereikt.

Met den commandant van de *Freya*, den kapitein ter zee SCHUMANN, en de officieren werden de voorgeschreven bezoeken gewisseld en vriendschapsbetrekkingen aangeknoopt.

De gouverneur van Curaçao bood den Duitschen commandant, den aan boord van de *Freya* geëmbarkeerden Duitschen zaakgelastigde in Venezuela, den commandant van de scheepsmacht, eenige Duitsche en Nederlandsche officieren en Curaçaosche autoriteiten een diner aan.

Aan genoemden zaakgelastigde, den heer DR. RHOMBERG, belast met de behartiging van de Nederlandsche belangen in Venezuela, werd een bezoek gebracht; na het contrabezoek werden de voorgeschreven honneurs en saluten gegeven.

De *Freya* vertrok den 26sten.

De verschillende oefeningen werden voortgezet; de kolenvoorraad

werd den 28sten in 3,95 netto werkuren aangevuld met 317 ton, d. i. volgeladen tot 795 ton.

Den 29sten werd Curaçao verlaten met bestemming naar Bermuda, om aldaar te dokken en eenige voorzieningen te ondergaan, w. o. versterking van de te zwak gebleken geschutsopstellingen van 15 c.M.

Na het passeeren van de Mona-passage werd den 2den December de Noorder-keerkring gepasseerd en werd de passaat verloren op 23° N.br.

Op den 3den werd draadloos gemeenschap verkregen met den Naval-Dockyark op Ireland-Island, den 4den werd te 10 uur 30 m. V.M. zicht van land verkregen en te 2 uur 15 m. op loodsmansaanwijzing de Narrows binnengestoomd om, na het geven van het saluut aan de Engelsche vlag, dat onmiddellijk daarna door fort Victoria beantwoord werd, en na geneeskundig onderzoek nabij Murrays-Anchorage, te 4 uur te meeren op de zg. Flagships-buoy.

Complimenteering had plaats vanwege den captain in charge of the Dockyard, den commandant van den op Ireland-Island in timmering liggenden Engelschen kruiser *Scylla*, en door de consuls der Nederlanden voor Bermuda en Hamilton.

De voorgeschreven kennisgeving van aankomst werd gedaan, een bezoek werd gebracht aan den gouverneur van de Bermudas, generaal WALTER KITCHENER, en aan verschillende plaatselijke autoriteiten. Voor het complimenteeren werd dank betuigd.

Bezoeken, gebracht door den commandant van de *Scylla*, door verschillende militaire en andere autoriteiten en door de commandanten van de Amerikaansche schepen *Solace* en *Yankton*, respectievelijk hospitaal-schip en adviesyacht van den bevelhebber van de U.S. Atlantic fleet en liggende in Grassy-bay en voor Hamilton, werden beantwoord. Het bezoek aan den gouverneur werd beantwoord door den adjudant van genoemde autoriteit.

Hr. Ms. *Utrecht* werd den 6den in timmering opgenomen.

Het schip stond in het 18000 tons droge dok van 17—24 December en werd toen schoongemaakt en geschilderd.

Van de zijde van den directeur van de werf en van het onder hem werkzame personeel werd de meest tegemoetkomende medewerking ondervonden en de beschikking erlangd over het sein- en telefoonstation, communicatie-vaartuigen, het Royal-Sailors-home, een lokaal voor voorstellingen van de bemanning in den z.g. Sparyard, het kerkgebouw op de werf, voetbal- en tennisterrein enz.

Na beëindigde herstelling aan schip en werktuigen en het bij eene tweede dokking van 11/14 Januari nazien van de na herstelling vanwege den Dockyard te zwaar gaande roerbeweging, werden den 16den Januari, na bekomen vergunning van den gouverneur, de geschutopstellingen onder stoom in Grassy-bay met goeden uitslag beproefd.

Den 17den hadden zeer geslaagde onderlinge roeiwedstrijden plaats.

Verschillende ondervonden beleefdheden van de autoriteiten en particulieren waren door den commandant, de officieren en de onderofficieren beantwoord met diners of dejeuners aan boord of op andere wijze; den 18den Januari werd daarop aan een 85-tal gasten nog eene namiddag-danspartij gegeven, waarop ook verschenen de gouverneur van de Bermudas, benevens de commandant en eenige officieren van den denzelfden dag aangekomen Duitschen kruiser (schoolschip) *Hansa*.

Met commandant en officieren van de *Hansa*, welke kort na het vertrek van Hr. Ms. *Utrecht* Curaçao bezocht had, werden vriendschapsbetrekkingen aangeknoopt.

Voor zoover de werkzaamheden in verband met de timmering het toelieten, werden de verschillende oefeningen voortgezet. Vooral in het zeilen met sloepen werd goede vaardigheid verkregen bij het dagelijks, meermalen bij stormachtig weer, communicatie houden met Hamilton op 4½ mijl afstand van Ireland-Island.

Van uit St. George werden per lichter steenkolen betrokken en in den Camber (door golfbrekers beschutte open bassins) liggende geladen. Het overnemen met behulp van een winch, welke werd beweerd per minuut 1 ton kolen aan dek te geven, ging zéér langzaam; men ontving uit 1 lichter aanvankelijk ongeveer 35 ton en daarna, zoodra er in den lichter verwerkt moest worden, 30 à 15 ton per uur.

Het gedrag der bemanning op Bermuda was buitengewoon gunstig; de gezondheidstoestand verbeterde zeer veel. Voor de schepelingen leveren de Bermudas niet op wat zij in verschillende West-Indische havenplaatsen aantreffen, doordien de prijzen over het algemeen Amerikaansch zijn en het verblijf er daardoor kostbaar is. Van de gegeven gelegenheid om naar de hoofdplaats Hamilton te passagieren en van de schoone gelegenheid voor wandeltochten werd weinig gebruik gemaakt. Toch kan een verblijf te Bermuda, vooral voor eene bemanning, die reeds eenigen tijd in de tropen heeft doorgebracht, vooral in den winter en in het voorjaar, als eene heilzame variatie en ontspanning worden aangemerkt.

Het Marine-etablissement is zeer goed geoutilleerd, doch beschikt sedert de inkrimping van het Engelsche West-India-station slechts over zeer beperkte werkkrachten, zoodat voor omvangrijke werkzaamheden weinig meer dan één groot schip tegelijk geholpen kan worden.

Het geleverde werk kan worden gekenschetst als buitengewoon goed; de prijzen zijn zeer veel lager dan die te Havana. Omtrent het etablissement en de waarde van Bermuda als reparatie-station werd uitvoerig gerapporteerd.

Den 20sten Januari werd Bermuda op loodsmansaanwijzing verlaten en van de uiterton van de Narrows koers gesteld naar de Mona-passage.

Gedurende een etmaal hadden geslaagde stoomproeven plaats: met $^3/_4$ vol (4 uur) en $^1/_2$ vol (20 uur) vermogen, met Pocahontas-kolen met 11 ketels, werden 354,7 mijlen afgelegd.

De Noorder-keerkring werd den 22sten Januari gepasseerd; den 23sten werd in den namiddag de Caraïbische zee ingeloopen door de Mona-passage en koers gesteld naar Bonaire. Het licht van Boca-spelonk werd den 24sten des nachts op 19 mijl verkend en hierop werd volgenden dag de haven van Curaçao bereikt en in het Schottegat geankerd.

De reede-oefeningen werden voortgezet; in verband met onderzoek der buitenhuid hadden duikoefeningen plaats.

Den 1sten Februari werd verstoomd naar de Caracas-baai voor de opname van de nabij gelegen Fuik-baai. Den 3den Februari bij gereedheid der opname werd teruggekeerd naar Curaçao.

De ligplaats op de boei was gebleken bij buïg weer uit het N.N.W. niet veilig zijn te achten.

Het verdere gedeelte der maand werd besteed aan schietoefeningen onder stoom bij dag en bij nacht nabij Bonaire en bepaling van de zichtbaarheids-grenzen van het licht van Boca-spelonk, afgewisseld met lig-dagen te Curaçao en op de boei nabij Kralendijk. Den 10den werd in 2,9 netto werkuren de kolenvoorraad aangevuld met 290 ton.

De verschillende oefeningen werden in deze maand in hooge mate verlamd door een groot aantal koortsgevallen van niet ernstigen aard, waardoor sommige dagen een 30- à 40-tal patiënten vrij van dienst waren.

Den 1sten Maart werd Curaçao verlaten, ter voortzetting van de schietoefeningen nabij Bonaire en den 3den werd te Curaçao teruggekeerd om, na aanvulling van den kolenvoorraad met 505 ton in 4,35 werkuren op den 6den, den 7den naar Haïti te vertrekken. In den namiddag van den 9den werd geankerd ter reede Port-au-Prince, waar werd aangetroffen de Amerikaansche „scout" *Birmingham*, waarvan te voren reeds draadloos informaties betreffende het saluut aan de Haïtiaansche vlag waren verkregen.

De vlag van de republiek werd gesalueerd; het saluut werd beantwoord door het fort St. Clair. De commandant van de *Birmingham* liet complimenteeren en bracht een bezoek aan boord, welke beleefdheden beantwoord werden.

De voorgeschreven kennisgevingen van aankomst en bezoeken hadden plaats; de waarnemende consul-generaal bracht een bezoek aan boord en ontving bij het van boord gaan het hem toekomend saluut. Hij beijverde zich om het verblijf ter plaatse te veraangenamen.

De commandant en de officieren van Hr. Ms. *Utrecht* werden door het Hoofd van den Staat in audiëntie ontvangen op Zondag 12 Maart en woonden een défilé van de gardetroepen voor den president bij.

Het audiëntie-bezoek werd aan boord beantwoord door den generaal CHEVALLIER CHARGÉ, chef d'etat-major, en eenige hofdignitarissen. Bij het van boord gaan ontving eerstgenoemde het hem toekomende saluut van 15 schoten; de scheepskapel speelde het Haïtiaansche volkslied.

Ter reede Port-au-Prince werden eenige hydrografische werkzaamheden verricht, ter verbetering van de kaart.

Port-au-Prince heeft als ververschingsstation geene waarde; het bezoek van Hr. Ms. *Utrecht* werd echter door de autoriteiten en ook door den Kon. West-Indischen Maildienst gewaardeerd: sedert 1903 was er geen Nederlandsch oorlogsschip geweest.

Den 13den werd de reede verlaten met bestemming naar Havana. De roûte nemende door het St. Mark-kanaal, werd Kaap Maijsi gepasseerd op de H. W. van den 14den.

Ten einde tegemoet te komen aan het bezwaar, dat de Oostelijke ingang van het oude Bahama-kanaal bezuiden Diamond point niet wordt gedekt door de er beoosten en bewesten gelegen vuurtorens en men feitelijk ongeveer 14 mijl zonder leiding vaart, werd den 14den Maart, na het te 5 uur 45 m. N.M. passeeren van den Maternillo-vuurtoren, gekoerst naar de lijn Maternillo-Lobos en in deze lijn, met Maternillo recht achteruit, naar den cirkel van Lobos. Hierbij bleek er eenige stroom om de Zuid te zijn en kwam Lobos dan ook te 8 uur 30 m. iets van S. B. in 't zicht op 18 mijl afstand. De verdere navigatie is, dank zij de goede bevuring, gemakkelijk.

Op deze reis werd nogmaals beproefd hoe groot het maximum vermogen is, dat eenigen tijd met Pocahontas-kolen kan worden volgehouden: gedurende 2 uur werden ontwikkeld 6036 I. P. K. met 12 ketels en 116 omwentelingen, tegen in Januari 5075 I. P. K. met 11 ketels en 115 omwentelingen gedurende 4 uur.

Den 16den werd de haven bereikt en na het saluut aan de vlag van de republiek Cuba, dat door de batterij van het Castillo de la Cabana beantwoord werd, op loodsmansaanwijzing naar binnen geloopen en op eene boei gemeerd. Gecomplimenteerd werd vanwege den chef van de nationale vloot, tevens haven-commandant, waarvoor dank werd betuigd. De voorgeschreven kennisgevingen van aankomst hadden plaats. Vergezeld van den consul-generaal, wien een bezoek was gebracht, werden door den commandant bezoeken gebracht aan den gouverneur van de provincie Habana, aan de hoogste militaire autoriteit, aan den secretary of state, aan den burgemeester van Havana en aan den havencommandant. In overeenstemming met den secretary of state werden voor den president der republiek, die ongesteld was, kaartjes afgegeven. De volgens den consul-generaal bestaande usance volgend, werd, in verband met het kortstondig verblijf en het voornemen om kolen te gaan laden, met nagenoeg alle autoriteiten over-

eengekomen, dat het contra-bezoek als „gedaan" zoude worden aangemerkt. De havencommandant en consulaire ambtenaren ontvingen na het bezoek aan boord het hun toekomend aantal schoten. Bij parade werd door de scheepskapel na het Nederlandsche- het Cubaansche volkslied gespeeld.

De consul-generaal en de consul te Havana bewezen aan commandant en officieren velerlei beleefdheden, welke o. m. werden gereciproceerd door een door den commandant aan hen en hunne dames aangeboden dejeuner en door eene namiddagdansreceptie, waarop ook verschillende leden van de Duitsche kolonie verschenen.

Het verblijf in de vroolijke en drukke haven van het door de Amerikanen gezuiverde en gezond gemaakte Havana, was eene ontspanning voor officieren en bemanning; het gedrag der equipage was buitengewoon gunstig.

De kolenvoorraad werd aangevuld uit 4 sloepen langszijde, à 52 ton per netto werkuur; de oefeningen werden voortgezet. Toen bleek, dat, bij voorkomend tegen elkaar inzwaaien, men niet vrij bleef van het op de naburige boei gemeerde schip, werd de aangewezen boei verlaten en met behulp van een sleepbootje van het havendepartement een weinig meer naar buiten geankerd en vertuid.

Den 28sten werd Havana verlaten met bestemming naar een torpedolanceerterrein bezuiden Jamaïca.

De Westelijke roûte werd gekozen benoorden Cuba langs en door het Yucatan-kanaal, waar gemiddeld ongeveer 1 mijl tegenstroom werd ondervonden, Kaap San-Antonio werd in den nacht van 29 Maart op 5 mijl afstand gerond en daarna werd koers gesteld naar de Westpunt van Jamaïca om in den morgen van 31 Maart op de Zuidkust nabij het Alligator-rif te ankeren. Alhier hadden onder stoom, buiten het territoriaal gebied, contrôleschoten plaats met torpedo's; daarna werd in den vooravond de reis naar Curaçao vervolgd, welke plaats in den morgen van den 3den April werd bereik.

De oefeningen, w. o. oefening van de geheele landingsdivisie aan den wal, duikoefeningen, verwerpen en vooroefeningen voor een roeiwedstrijd, werden voortgezet; de kolenvoorraad werd aangevuld in netto 7,8 werkuren met 750 ton.

Aan Hr. Ms. *Utrecht* werd overgedragen de door eene groep van dien bodem in 1910 behaalde tweede prijs op den internationalen schietwedstrijd te Buenos-Aires, gevat in een aan boord vervaardigde lijst, zoodanig ingericht, dat bleek door wie en hoe de prijs werd verdiend.

In het laatste gedeelte van de maand had een zeer geslaagde roeiwedstrijd plaats, waarop 7 vrijwillige ploegen sloepenroeiers en 6 vrijwillige stellen vletroeiers uitkwamen.

De prijzen in geld werden aangevuld met prijzen in sigaren, aan-

geboden door de afdeeling van „Onze Vloot" te Curaçao en den chef der equipage.

Den 21sten werd Curaçao verlaten met bestemming naar Paramaribo. In de Caraïbische Zee werd benoorden de eilanden een stijf doorstaande passaat en krachtige tegenstroom ondervonden: aanvankelijk van ongeveer 1 mijl, later, Trinidad naderende, van ongeveer 2¾ mijl, — over het geheele traject tot Noordpunt Trinidad gemiddeld ruim 1,6 mijl. Na het passeeren van Galera-punt werd eveneens krachtige tegenstroom ondervonden, waardoor het lichtschip voor de Surinamerivier niet verkend werd vóór het dagen op den 26sten. Nadat het water voldoende gewassen was, werd het anker gelicht, op loodsmansaanwijzing naar binnen gestoomd en in den namiddag voor Paramaribo geanderd.

Toen bleek, dat, na het kenteren van het getijde bij het krachtig doorkomen van den ebstroom, het anker soms over den kop werd getrokken en daardoor eenigen tijd krabde vóór het weder goed pakte, werd overgegaan tot vertuien.

De oefeningen werden voortgezet; in vereeniging met het garnizoen werd eene gevechtsoefening gehouden in de nabijheid der stad. De kolenvoorraad werd aangevuld. Uit 2 sloepen werd door eigen bemanning eene inlaadsnelheid bereikt van respectievelijk ongeveer 22 en 32 ton per uur.

Den 15den Mei werd Paramaribo des namiddags te 4 uur, op loodsmansaanwijzing, verlaten en, te pl.m. 8 uur buiten zijnde, koers gesteld naar Trinidad.

Op dezen oversteek werd 2 à 1.5 mijl stroom ondervonden om de N. W. en, na land te hebben gemaakt bewesten Galeota-punt, werd de Zuidkust van Trinidad Westwaarts gevolgd en daarna door de Oostelijkste passage langs Icaros-punt en verder bezuiden Demerararif langs, naar de golf van Paria gekoerst en des avonds te 9 uur 10 m. ter reede Port of Spain geankerd in 3¾ vaam. In verband met het pas sedert enkele dagen opgeheven zijn van quarantaine na eenige pestgevallen werd geene communicatie gehouden met den wal, doch werden slechts brieven en telegrammen ontvangen en verzonden.

Den 18den werd, na eene ankerwerkoefening, in de baai gemanoeuvreerd voor oefening van looders, contrôlelanceeringen en lanceering op bewegend doel, daarna werd weêr ter reede geankerd in 3.5 vaam om deze, na ontvangst van brieven, in den vooravond definitief te verlaten met bestemming naar Martinique.

De roûte werd genomen tusschen Gasper-Grande en Gasparillo en daarna door de Boca-Mona, waardoor even na zonsondergang de ruimte bereikt werd.

Op de H. W. werd de bank van Saline-punt aangelood en verder

werd binnen door naar Martinique gekoerst, waar den 19den tegen zonsondergang werd geankerd ter reede Fort de France.

Het saluut, aan de Fransche vlag gegeven, werd onmiddellijk beantwoord.

De voorgeschreven plichtplegingen werden in acht genomen en den gouverneur werd na zijn contrabezoek aan boord een saluut gegeven van 15 schoten.

Met de betrokken autoriteiten werd de vereischte overeenstemming verkregen omtrent de kosten en de regeling van het dokken, schoonmaken en schilderen van Hr. Ms. *Utrecht* in het gouvernements-dok, — en na telegrafisch overleg met den gouverneur van Curaçao werd het dok voor 6 Juni besproken.

Ter reede werden de oefeningen in ankerwerk en andere oefeningen voortgezet; na bekomen vergunning van den gouverneur werd met een der torpedo's eene lanceering gedaan en hiermede de voorgeschreven contrôlelanceeringen beëindigd.

Den 22sten werd de reede in den avond verlaten met bestemming naar St. Thomas, welk eiland den 24sten werd bereikt.

Na het bezoek in 1910 bleef thans het saluut aan de Deensche vlag achterwege. De gouverneur, die de helft van het jaar op St. Thomas en de andere helft op St. Crux verblijf houdt, bevond zich op laatstgenoemd eiland. De voorgeschreven plichtplegingen werden in acht genomen.

De reede-oefeningen, w. o. verwerpen van het schip, werden voortgezet; de kolenvoorraad werd langszijde van den steiger van de East-Asiatic-Company in 6,9 werkuren aangevuld met 609 ton.

De consul der Nederlanden beijverde zich weder het verblijf in St. Thomas te veraangenamen, welke beleefdheden werden beantwoord door een dejeuner door den commandant aan den consul, zijne dames en eenige officieren aangeboden.

Het uitbaggeren van de baai tot omstreeks 30 voet diepte, met het oog op verwachte vermeerdering van de scheepvaart na de opening van het Panama-kanaal, was in vollen gang.

In den avond van den 27sten werd de baai van St. Thomas met behulp van het zoeklicht verlaten en koers gesteld naar St. Martin, waar den volgenden morgen het anker viel in de groote baai van Filipsburg.

Het verblijf alhier werd benut voor eene algemeene oefening van de landingsdivisie en een onderzoek onder stoom naar geschikt schietterrein voor gevechtsschietoefeningen bewesten het eiland, echter met negatief resultaat; tevens werd rondgestoomd voor de verificatie der kompassen.

Commandant en officieren werden door de notabelen van Filipsburg op eene avondpartij genoodigd.

In den morgen van den 30sten werd de baai verlaten en gestoomd naar Saba. Bij het bezigen van het in November 1910 en vroeger ook reeds door Hr. Ms. *Utrecht* gebruikte vaarwater tusschen Diamant-rots en Pilot-rots, werd middenvaarwaters den grond geraakt en bleek bij onderzoek zich aldaar eene ondiepte te bevinden van zeer geringe uitgebreidheid, doch met ongeveer 2 vaâm als minste diepte.

Na het den grond raken werden de machines onmiddellijk gestopt en schoof het schip, dat nabij de ankerplaats slechts geringe vaart liep, over den rand van de ondiepte onmiddellijk weêr in diep water.

Het onmiddellijk bevolen sluiten van waterdichte deuren en sluizen geschiedde met groote snelheid en orde en goed, doch weldra bleek, dat het schip geen water maakte en later, bij de periodieke dokking, dat de schade zich bepaalde tot eene serie ondiepe deuken, voornamelijk in den dubbelen bodem voedingwatertank aan B.B.

Den volgenden dag werd Saba verlaten en verstoomd naar St. Eustatius, waar in den namiddag geankerd werd.

Alhier werd eene algemeene oefening gehouden door de landingsdivisie met embarkement door de branding; verder werden zoowel hier als te Saba de schietoefeningen voortgezet.

Op de 3 Nederlandsche eilanden werd avondschot gedaan en was het aantal personen, dat zich bij den officier van gezondheid aanmeldde om kosteloos advies of behandeling, bijzonder groot.

In den morgen van den 2den Juni werd St. Eustatius verlaten met bestemming naar Martinique om aldaar te dokken.

Bij het loopen over de reede van Basse-Terre (St. Kitts) werd ontmoet de Engelsche kruiser *Melpomene* (ex. *Indefatigable*), die bezig was met schijfschietoefeningen met geschut en waarmede beleefdheidsseinen gewisseld werden.

In den namiddag viel bij het uitvoeren van werkzaamheden op de loef-bakspier over boord de matroos der 3de klasse A. GROENHEIDE; de drenkeling werd niet meer gezien. Onmiddellijk ingestelde pogingen tot redding en het tot zonsondergang ter plaatse rondstoomen en zoeken mochten niet baten.

Waarschijnlijk is de drenkeling, gebrekkig zwemmer, door de aanschietende zee tegen het schip geslagen en daarna niet meer boven gekomen. Na zonsondergang en na het oppikken der beide boeien werd koers vervolgd.

Martinique werd den volgenden morgen bereikt en gedurende de Pinksterdagen werd ter reede Fort de France vertoefd.

Op den dag van aankomst werd voor den middag een rouwdienst gehouden ter herdenking van den vermisten veel belovenden matroos.

Den 6den Juni werd op loodsmansaanwijzing verstoomd naar de Carénage en tot in het droogdok.

Na schoonmaken en schilderen werd het dok in den vooravond van den 8sten Juni verlaten, naar de reede van Fort de France verstoomd en aldaar geankerd.

Omtrent het droogdok, de gouvernements-reparatieateliers en die van de Compagnie Générale Transatlantique, die slechts aan matige eischen beantwoorden, werd afzonderlijk gerapporteerd.

De gouverneur van Martinique noodigde, den laatsten dag van het verblijf van Hr. Ms. *Utrecht* ter plaatse, den commandant en 1sten officier aan een diner.

Den 9den werd, omstreeks den middag, de reede van Fort de France verlaten; in den nanacht van 11 Juni werd het licht van Boca-spelonk verkend op 15 mijl afstand en vandaar, benoorden Bonaire langs, naar Curaçao gekoerst en in den voormiddag in het Schottegat geankerd.

Krachtens Reglement I. D. art. 99 (3) werd eene dienstregeling ingevoerd, waarbij de oefeningen en werkzaamheden duren van 6 uur V.M.—12 uur 45' N. M., waarop te 1 uur 15' wordt geschaft en verder van de niet-wachthebbende divisies, als regel, geene werkzaamheden meer worden verlangd, met de bedoeling o. m. om daardoor in de tropen te kunnen geraken tot in hoofdzaak passagieren bij dag, d.i. van af 's middags 4 uur tot b.v. 's avonds 7 à 8 uur. Met het oog hierop werden bijzondere faciliteiten gegeven voor theewater drinken en voor het in den vooravond en daarna 's avonds aan boord terugkeeren.

Tijdens een ruim 14-daags verblijf aldaar werden bij stijfdoorstaanden passaat eenige oefeningen gehouden met de geheele flottielje gewapende sloepen, werd ankerwerk beoefend en werden de oefeningen van kanonniers en seiners voortgezet. De bij de schietoefeningen te bezigen uit Nederland ontvangen schijfvlotten werden gereed gemaakt,— een pl.m. 7.5 tons schijfvlot werd langszij geheschen, een bamboe schijfvlot werd opgetuigd en beproefd.

Den 26sten werden in 4,4 uren 425 ton kolen overgenomen; den volgenden dag werd verstoomd naar Bonaire, waar tot den 6den Juli bij dag en bij nacht schietoefeningen onder stoom plaats hadden. Den 7den Juli werd Bonaire in den nacht verlaten en Ave de Sotavento aangedaan om eenige daar achtergebleven schildpaddenvisschers van Bonaire van den noodigen leeftocht te voorzien; daarop werd naar Curaçao gestoomd en in het Schottegat geankerd.

Den 15den Juli overleed in het militair hospitaal aan dysenterie de officier van gezondheid der 1ste klasse Dr. G. C. J. VAN DEN HEUVEL. Aangezien door hem het verlangen te kennen was gegeven om zonder bloemen of praal te worden begraven, werden geene militaire honneurs gegeven.

Op het einde der maand werd weder eenige dagen te Bonaire vertoefd voor schietoefeningen met geschut; daarna werd den 26sten naar Curaçao teruggekeerd en aan den kolen-steiger gemeerd.

De verschillende oefeningen, w.o. ook ankerwerk en volledig gereedmaken voor gevecht, werden voortgezet; de kolenvoorraad werd in netto 5.25 werkuren met 655 ton aangevuld. Den 1sten Augustus werd ontmeerd en weêr in het Schottegat geankerd; van 11—18 Augustus werd op Bonaire vertoefd voor schietoefeningen en de trigonometrisch hydrografische opname van Klein-Bonaire, waarvan de kaart herziening behoefde. Daarna werd naar Curaçao teruggekeerd en het verdere gedeelte der maand aldaar verbleven.

In de maand September werd 8 dagen op Bonaire vertoefd, voornamelijk voor schietoefeningen. De vastgestelde persoonlijke schietoefeningen bij dag en bij nacht werden beëindigd.

Den 13den en den 29sten werden te Curaçao in respectievelijk 7.2 en 5.3 netto werkuren 691 en 521 ton kolen geladen.

Waarnemingen ter bepaling van de waarde van de magnetische variatie leerden, dat deze op Curaçao, Bonaire en Jamaïca ongeveer 1° kleiner zijn dan op de kaarten wordt opgegeven. In verband hiermede worden deze waarnemingen voortgezet.

Den 10den verdronk bij het baden nabij Kralendijk, op Bonaire, de stoker der 1e klasse W. L. SCHAPPERT.

Pogingen om den drenkeling te redden en, na het aan boord bekend worden van het ongeval, om het lijk te vinden, leidden niet tot eene goede uitkomst.

Den 18den werd Curaçao verlaten met bestemming naar Kingston — Jamaïca —; den 20sten werden de Morantcays bij zonsondergang gezien op 11 mijl afstand en hierop werd kort na middernacht geankerd nabij den vuurtoren van Plum-point en den ingang van het Oostervaarwater.

Den 21sten werd op loodsmansaanwijzing naar binnen gestoomd; nabij Port Royal werd practica verleend en het aan de Engelsche vlag gegeven saluut met een even groot aantal schoten beantwoord. Hierop werd in de haven geankerd, dwars van Kingstreet. De voorgeschreven formaliteiten hadden plaats. De consul der Nederlanden, de heer HAGGART, en de commandant der troepen, de brigadier-generaal DALRYMPLE HAY, ontvingen na bezoek aan boord de verschuldigde honneurs en het voorgeschreven saluut. Genoemde generaal was vergezeld van zijnen staf. De gouverneur van Jamaïca sir SYDNEY OLIVIER liet het aan hem gebrachte bezoek beantwoorden door zijnen adjudant en bood den commandant en 3 officieren een diner aan ten gouvernementshuize. Met de officieren van het West-India regiment werd vriendschappelijke aanraking verkregen.

De scheepskapel gaf eene zeer geslaagde uitvoering op de paradeplaats.

Kingston, bezocht door Hr. Ms. *Kortenaer* in 1906 en na de aardbeving van 1907 nog niet door een Nederlandsch oorlogsschip aangedaan, is eene geschikte goede ververschingsplaats, doch zal waarschijnlijk in den winter beter voldoen. De zeebries veroorzaakte van 10—5 uur eene voor de kleine Nederlandsche stoomsloepen lastige zee; 's nachts was het bladstil en zeer warm.

Den 26sten werd Kingston zonder loodsmanshulp verlaten en door het Zuidervaarwater naar zee gestoomd.

Tegen een stijven passaat in werd den 29sten met het dagen de Westpunt van Curaçao verkend en hierop kort na 8 uur in de haven gemeerd. Den 30sten bevond Hr. Ms. *Utrecht* zich nog te Curaçao.

Zoowel op Curaçao, als op de andere Nederlandsche eilanden, op de eilanden onder vreemd gezag, als te Paramaribo, werd er naar gestreefd de bemanning afleiding te bezorgen en het zich op beschavende, opvoedende wijze bezighouden in den vrijen tijd te bevorderen, het nachtpassagieren — „een instituut uit den ouden tijd" — te beperken en daardoor, voor zoover met den dienst vereenigbaar, dagpassagieren in de plaats te stellen.

Hiertoe strekten, behalve het steunen en verbeteren van de Militaire Tehuizen en het inrichten van slaapgelegenheden in het Militair Tehuis te Curaçao, de door verschillende officieren gehouden en, blijkens de opkomst, zeer gewaardeerde lezingen of voordrachten op letterkundig of ander gebied, zoomede een Engelsche taalcursus door een der officieren gehouden, een schermcursus door officieren geleid, een zwemcursus, het steunen van eene snaarinstrumenten-kapel, het krachtdadig steunen van de Tooneel-, Muziek-, Zang- en Gymnastiekvereeniging van Hr. Ms. *Utrecht* (waarvan Dr. VAN DEN HEUVEL de beschermheer en de leidende besturende kracht was). De scheepskapel en deze vereeniging hadden, na eenige oefening, bij verschillende uitvoeringen en voorstellingen — dikwijls voor een liefdadig doel —, zoowel in de Nederlandsche koloniën als op eilanden aan andere rijken of staten toebehoorende, veel succes. Te Bermuda werd op een kerkconcert zelfs zeer beschaafd in de Engelsche taal gezongen; eene uitvoering van de scheepskapel op de parade-grounds te Kingston - Jamaïca — was een beslist succes.

Vooral de vooroefeningen en de repetities voor dergelijke uitvoeringen en voorstellingen droegen er krachtig toe bij de menschen bijeen en aangenaam en nuttig bezig te houden. Niets te doen hebbende, geraken zij op eentonige plaatsen als Curaçao en dergelijke gemakkelijk tot ongewenschte uitgangen.

Ook werden, wanneer mogelijk, voorstellingen door particulieren

gegeven, zoodanig gesteund, dat de schepelingen er voor een gering bedrag toegang konden erlangen.

Verder werden, waar maar eenigszins mogelijk, wandel-, tram-, spoor-, auto-, rij-, roei-, zeil-, rijwiel- of boottochten georganiseerd naar de meest bezienswaardige punten. Deze tochten, meermalen voor een klein deel door de schepelingen zelf bekostigd, hadden steeds plaats onder geleide van officieren en hadden een toenemend succes, vooral onder de stokers. Ook bij deze tochten liet Dr. VAN DEN HEUVEL krachtdadig blijken van zijn bijzonderen tact om de bemanning nuttig bezig te houden en van zijne groote sympathie voor deze zaak. Wandel-, tram- of spoortochten waren vooral zeer gewild, wanneer er, zooals b.v. op Grenada, Trinidad, St. Martin, St. Lucia, Martinique, St. Thomas, Kingston (Jamaïca) en Paramaribo, zwemmen aan kon worden verbonden, zoo ook wanneer het tochten waren, waarbij men den geheelen dag uitbleef en medegenomen of aangevoerd eten ergens aan den wal kon worden gebruikt.

Verschillende dezer tochten waren tevens oefeningen van de landingsdivisie, gewapend dan wel ongewapend.

Sportbeoefening werd ook aangemoedigd (voetbal), echter met weinig succes. Wandelen werd ook, zelfs nadat eene dienstregeling was ingevoerd, waarbij van de niet wacht hebbenden in den regel na 12 uur 45 m. geene werkzaamheden werden verlangd, weinig gedaan.

Van de bovenbedoelde tochten waren bijzonder loonend die naar Caracas-vallei en waterval en naar Blue-Basin op Trinidad, naar Crystal-Cave nabij St. Georges op Bermuda, Agar-island (Aquarium) Bermuda, naar Grand-Etang op Grenada, naar Republiek in Suriname, naar Camp de Balata en Fontaine-Absalom te Fort de France, naar Hope-gardens en Spanish-town (Bog-walk) Jamaïca en, zij het ook tevens kostbaar, naar de verschillende voorsteden, bezienswaardigheden en theaters van Havana.

Geregeld passagieren werd bevorderd door te Curaçao en te Paramaribo aan meerderjarige korporaals en minderen slechts nachtpermissies te geven op Vrijdag, Zaterdag en Zondag en op andere plaatsen deze regeling, naarmate van de omstandigheden, te benaderen doch overigens vrijgevige bepalingen te maken ten aanzien van het van boord gaan en aan boord terugkomen, n.l. geregelde uurs- soms zelfs (Paramaribo) half uur- of kwartier-diensten met de stoomsloep naar en van den wal.

Door het niet meer dan 3 maal per week nachtpermissie geven, werd op de overige dagen contrôle gehouden op de wijze van passagieren, terwijl in het, wanneer er aanleiding toe bestond, intrekken der bijzondere nachtvergunning een krachtmiddel werd gevonden om schepelingen met een minder gunstig passagiersgedrag tot verbetering te brengen.

Gezondheidstoestand 1 October 1910—1 October 1911.

Hr. Ms. *Utrecht* vertoefde in de ondervermelde maanden het daarnevens aangegeven aantal dagen op de verschillende plaatsen of in zee.	Aantal dagen der maand.													
	Curaçao.	Paramaribo.	Caracasbaai, Bonaire, Aruba.	Ned. Boven-den-Wind-eilanden.	Trinidad.	St. Lucia.	St. Thomas.	Martinique.	Havana.	Port-au-Prince.	Bermuda.	Kingston (Jamaica).	In zee.	Totaal dagen.
October 1910	14	2	5	—	3	—	—	—	—	—	—	—	7	31
November „	5	4	—	5	—	2	5	—	—	—	—	—	9	30
December „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	—	3	31
Januari 1911	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	—	5	31
Februari „	18	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
Maart „	6	—	—	—	—	—	—	—	12	4	—	—	9	31
April „	18	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	30
Mei „	—	14	—	4	1	—	3	3	—	—	—	—	6	31
Juni „	15	—	5	1	—	—	—	6	—	—	—	—	3	30
Juli „	22	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	31
Augustus „	24	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31
September „	11	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	6	5	30

Gedurende de maand:	Sterkte gemiddeld.	Dagprocent vrij van dienst, zittend werk of hospitaal.	Aanmerkingen.
October 1910 . . .	320	9,56 pct.	
November „ . . .	320	8,00 „	
December „ . . .	320	7,00 „	
Januari 1911 . . .	320	5,22 „	
Februari „ . . .	320	7,89 „	Veel koortsen.
Maart „ . . .	318,4	3,63 „	
April „ . . .	320,6	2,58 „	
Mei „ . . .	320,2	3,77 „	
Juni „ . . .	317,23	3,88 „	
Juli „ . . .	313,74	3,48 „	
Augustus „ . . .	310,9	5,67 „	
September „ . . .	309,06	3,91 „	

Oost-Indië.

De Zeemacht in Nederlandsch-Indië stond gedurende dit verslagjaar onder bevel van den Vice-Admiraal A. H Hoekwater.

Personeel.

Gedurende het verslagjaar werden 90 inlandsche schepelingen aangenomen, terwijl er 10 man meer van desertie terugkeerden dan deserteerden (er deserteerden 48 man en kwamen er 58 terug, waaronder een aantal, dat in de jaren 1905—1910 deserteerde).

Aan den dienst ontvielen 74 man en wel 24 door afkeuring, 33 door ontslag wegens diensteindiging, 8 wegens veroordeeling en 9 door overlijden.

De werving bleef, behoudens het hieronder vermelde, bepaald tot de aanneming van een beperkt aantal matrozen der 3e klasse en lichtmatrozen aan boord van Hr. Ms. wachtschip te Soerabaja, verband houdende met de behoefte.

De proefneming aan boord van één der flottieljevaartuigen — Hr. Ms. *Serdang*, later vervangen door Hr. Ms. *Assahan* — om na te gaan in hoeverre de inlandsche matrozen tot werkelijk goed bruikbare oorlogsmatrozen te vormen zijn, werd voortgezet.

In verband met het gering aantal beschikbare flottieljevaartuigen, was het noodzakelijk om de *Serdang* gedurende eenigen tijd voor andere diensten te bestemmen, hetgeen uit den aard der zaak ook stagnatie in de oefeningen met zich bracht.

Het is gebleken, dat nog zeer geruimen tijd zal moeten verloopen, vóór dat een definitief oordeel over het resultaat dezer proefneming kan worden uitgesproken, daar het geheel of bijna geheel gebrek aan schoolonderwijs in het algemeen een groot beletsel is om het onderwijs te volgen in de vakken, waarin de inlandsche schepelingen moeten worden bekwaamd om tot kanonnier, torpedist en seiner der 2de klasse te worden gevormd.

Ten einde te trachten hieraan tegemoet te komen, zal het flottieljevaartuig te Sabang gestationneerd worden, waar dan een ter beschikking gesteld inlandsch onderwijzer den leerlingen in een gebouw aan den wal les zal geven in lezen en schrijven.

Voor het vergelijkend oordeel over de verschillende volkstypen werden ook eenige Menadoneezen aangenomen.

Het inlandsch stokers-personeel kon door overgang van inlandsche matrozen in die qualiteiten nauwelijks voltallig gehouden worden. De lust tot overgang bleef zeer gering.

De proef met in blik verpakte en op hooge temperatuur gedroogde capucijners is zeer goed gelukt, waarom op die wijze verduurzaamde capucijners geregeld worden verstrekt.

De gestreepte katoenen spreien, een gewild artikel bij de Europeesche schepelingen, zijn thans ook in den magazijnsvoorraad opgenomen ter facultatieve verstrekking aan de inlandsche schepelingen. Zulks geschiedde, nadat door beschikbaarstelling van spreien voor inlandsche schepelingen bij wijze van proef was gebleken, dat dit artikel bij hen zeer in den smaak valt.

De algemeene gezondheidstoestand op de vloot was gedurende dit verslagjaar gunstig te noemen, wanneer het groot aantal venerische zieken, dat vooral voorkwam tijdens en kort na een verblijf te Soerabaja, buiten beschouwing wordt gelaten.

Wel kwamen ook nu weer aan boord van de schepen, die eenigen tijd op het Marine-etablissement vertoefd hadden, vele gevallen van malaria voor en was de gezondheidstoestand dan tijdelijk ongunstiger; doch van al die gevallen, evenals van de gevallen van beri-beri, die zich voordeden op de schepen kruisende in de wateren van Nieuw-Guinea, was het verloop goedaardig en geen enkel Europeaan kwam aan een van deze beide te overlijden, — slechts één inlander overleed aan beri-beri.

Het aantal gevallen van malaria, voorkomende onder de schepelingen bij den Torpedodienst, was betrekkelijk gering, wat misschien wel geweten mag worden aan het geregeld prophylactisch toedienen van chinine. Aan boord van Hr. Ms. wachtschip was het aantal gevallen van malaria veel grooter. Het waren echter bijna uitsluitend recidiven en de oorzaak zal hier wel in de eerste plaats geweten mogen worden aan het gehalte der schepelingen, dat voor een deel steeds bestaat uit geëvacueerden van andere schepen.

Beri-beri kwam het veelvuldigst voor aan boord Hr. Ms. *Van Doorn*, echter minder dan gedurende het vorige verslagjaar. Evenals op andere schepen, vertoevende in de wateren van Nieuw-Guinea, werd aan de equipage katjang idjoe verstrekt, doch bovendien extra-voeding.

De cholera-asiatica, die gedurende het geheele jaar wederom op Java voorkwam, eischte van de Koninklijke Marine één slachtoffer.

In het geheel overleden één officier, 9 Europeesche en 7 inlandsche schepelingen.

Afgekeurd voor den dienst in de tropen werden 7 officieren, 26 onderofficieren en 57 minderen.

Afgekeurd voor den zeedienst werden 4 inlandsche onderofficieren en 19 inlandsche minderen.

Een luitenant ter zee der 2de klasse verloor het leven tengevolge van een schedelbreuk, bekomen door een val uit een 10 M. hoogen boom, waarin hij van uit den luchtballon „Batavia" was geklommen, om eene landing te bewerkstelligen.

Den 2den September had aan boord Hr. Ms. *Hertog Hendrik* bij het schijfschieten een ernstig ongeluk plaats, dat aan drie menschen het leven kostte en waarbij een adelborst der 1ste klasse niet alleen het rechter oog verloor, maar ook nog ernstige verwondingen aan het linker oog, den rechter arm en het rechter been bekwam.

Bovendien werden nog dertien schepelingen in meerdere of mindere mate gewond, zonder dat van deze verwondingen voor de betrokkenen eenig nadeel is te verwachten.

Een marinier der 1ste klasse, dienende aan boord Hr. Ms. *De Ruyter*, viel, tijdens het verblijf van dat schip te Melbourne, bij ongeluk in de haven en verdronk.

Een marinier der 1ste klasse, dienende aan boord Hr. Ms. *Koetei*, tijdelijk gebivakkeerd in het Pionier-bivak te Nieuw Guinea, verdronk bij eene poging om in de kreek aldaar te zwemmen.

Een inlander, dienende aan boord van Hr. Ms. *Van Gogh*, verdronk door het omslaan van een sloep, en een inlander, dienende aan boord van Hr. Ms. *Serdang*, viel tusschen Tandjong-Priok en Batavia uit den trein en stierf in het Stadsverband aan de gevolgen van dien val.

Door een der officieren van gezondheid der 2de klasse werd deelgenomen aan den cursus in tropische ziekten te Weltevreden gegeven, terwijl ook aan de exploratie van de Idenburg-rivier door een officier van gezondheid van de Koninklijke Marine werd deelgenomen, nadat deze eerst de bij de exploratie onmisbare Dajaks had aangeworven.

Voor den dienst in de tropen *afgekeurde Europeanen.*

Aard der ziekten.	Officieren.	Onderofficieren.		Korporaals en minderen.	
		Dekspersoneel.	Machinekamerperson.	Dekspersoneel.	Machinekamerperson.
Bloedarmoede in belangrijken graad.	—	1	1	7	1
Algemeene lichaamszwakte. . . .	1	2	—	1	1
Slepende malaria en hare gevolgen.	3	—	—	5	—
Ziekten van het zenuwstelsel . . .	3	7	2	13	—
Oogziekten	—	—	1	—	—
Ziekten van het hart en de bloedvaten	—	5	1	7	1
Oorziekten	—	1	—	1	—
Longknobbelzucht	—	—	—	1	—
Slepende ziekten van de spijsverteringsorganen	—	—	—	2	—
Dysenteria tropica	—	—	—	1	—
Slepende nierziekten	—	1	—	—	—
Ziekten van de geslachtsorganen en hare gevolgen	—	—	—	4	—
Beri-beri.	—	—	1	—	1
Slepende gewrichtsontsteking. . .	—	—	—	2	1
Syphilis en hare gevolgen	—	—	—	2	—
Slepende zuchtige zwelling van beide voeten en onderbeenen.	—	—	1	—	—
Pijn en uitpuilende litteekens, tengevolge van geopereerde liesbreuk.	—	—	—	1	—
Verwondingen.	—	1	1	4	1
Totaal . . .	7	18	8	51	6

Overleden Europeanen.

Cholera asiatica	—	—	—	—	1
Febris typhoïdea.	—	—	—	2	—
Longontsteking	—	—	—	—	1
Schedelbreuk na val	1	—	—	—	—
Verwondingen.	—	—	—	3	—
Verdrinking	—	—	—	2	—
Totaal . . .	1	—	—	7	2

Voor den dienst *afgekeurde inlanders.*

Aard der ziekten.	Onderofficieren.		Korporaals en minderen.	
	Dekspersoneel.	Machinekamerperson.	Dekspersoneel.	Machinekamerperson.
Algemeene lichaamszwakte	1	—	—	—
Vervroegde ouderdomsgebreken	1	—	—	1
Ziekten van het zenuwstelsel	—	—	1	3
Oorziekten	—	—	—	1
Oogziekten	—	—	—	1
Ziekten van het hart	1	—	—	—
Longziekten en longknobbelzucht	—	—	—	6
Telkens terugkeerende asthmatische aanvallen	—	—	2	1
Slepende ziekte van de lever	1	—	—	—
Slepende gewrichtsontsteking	—	—	—	1
Hardnekkige syphilis en haregevolgen	—	—	1	1
Totaal	4	—	4	15
Overleden inlanders.				
Slepende ziekte van de lever	—	—	—	1
Beri-beri	—	—	—	1
Longziekten en longknobbelzucht	—	—	1	1
Septichaemia	—	—	—	1
Breuk v. h. rechterbeen en den linkerarm	—	—	1	—
Verdrinking	—	—	1	—
Totaal	—	—	3	4

Materieel.

Op den 1sten October 1910 bestond het Nederlandsche eskader in deze gewesten uit Hr. Ms. pantserschepen *De Ruyter*, *Koningin Regentes* en *Hertog Hendrik*, alsmede Hr. Ms. pantserschepen *Noordbrabant* en *Holland*.

Hr. Ms. *Koningin Regentes* en *Noordbrabant* aanvaardden beiden den 30sten December 1910 de thuisreis naar Nederland, waartegenover den 24sten December 1910 Hr. Ms. *Tromp* en den 25sten Februari 1911 Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* in Oost-Indië aankwamen, zoodat de sterkte van het eskader op 5 schepen gehandhaafd bleef.

Van de Indische Militaire Marine, waarvan de sterkte het geheele verslagjaar op 25 schepen bleef, waren bij den aanvang van dit tijdvak in dienst de flottieljevaartuigen *Serdang*, *Edi*, *Koetei* en *Mataram*, de torpedobooten *Cerberus*, *Hydra*, *Scylla*, *Python*, *Minotaurus*, *Sphinx*, *Draak*, *Zeeslang* en *Krokodil*, het wachtschip *Koning der Nederlanden* en de opnemingsvaartuigen *Van Gogh*, *Van Doorn*, *Lombok* en *Borneo*.

Als munitieschepen waren ter reede Soerabaja aanwezig: *Prins Hendrik der Nederlanden*, *Makasser* en *Nienhuys*.

Het voormalige wachtschip *Bromo* deed dienst als kolenhulk te Merauke.

Uit dienst waren de flottieljevaartuigen *Assahan* en *Siboga*, welk laatste schip tot mijnenlegger werd verbouwd.

Hr. Ms. *Assahan* bleef tot Januari 1911 toegevoegd aan den Torpedodienst, ten behoeve der proeven met verspermijnen, en was daartoe sedert 1 November 1910 ter beschikking gesteld van den commandant van Hr. Ms. *Siboga*.

Den 1sten November 1910 werd Hr. Ms. *Edi*, den 1sten Januari 1911 Hr. Ms. *Lombok* en den 20sten September 1911 Hr. Ms. *Serdang* uit dienst gesteld en respectievelijk vervangen door Hr. Ms. *Siboga*, *Sumbawa* en *Assahan*. Met eerstgenoemden datum werd Hr. Ms. *Edi* afgevoerd uit de sterkte der Indische Militaire Marine en opgenomen in die der Gouvernements Marine.

Marine-etablissement.

Geleidelijk werd voortgegaan met de invoering der wekelijksche uitbetaling en het op naam te boek doen loopen der werklieden. Uit de geldelijke uitkomsten over 1910 werden de onkosten-percentages voor 1911 berekend.

In de formatie van het personeel werd eene zoodanige wijziging gebracht, dat het aantal commiezen jaarlijks bij de begrooting zal worden vastgesteld.

Met het graven eener torpedoboothaven werd een aanvang gemaakt.

Voor het leveren van stroom ten behoeve van een electrisch kracht- en lichtbedrijf worden onderhandelingen gevoerd met de Algemeene Nederlandsch-Indische Electriciteits-Maatschappij.

Sedert het heerschen van pest te Malang werd geen gebruik gemaakt van het Marine-kampement aldaar.

Herstellingen en dokkingen.

Hr. Ms. pantserschip *Koningin Regentes* vertoefde van 18 November tot 19 December 1910 aan het Marine-etablissement om te dokken en gereed gemaakt te worden voor de thuisreis.

Hierbij werden slechts eenige kleine herstellingen uitgevoerd.

Hr. Ms. pantserdekschip *Noordbrabant* verbleef van 25 November tot 12 December 1910 aan het Marine-etablissement om te dokken en gereed gemaakt te worden voor de thuisreis. Slechts eenige kleine herstellingen werden uitgevoerd.

Hr. Ms. pantserschip *De Ruyter* verbleef van 30 November tot 6 December 1910 te Singapore om te worden gedokt. Van 17 tot 27 Maart 1911 werd door het Marine-etablissement de condensor der verkoelingsinrichting tijdelijk hersteld. Sedert 7 September 1911 vertoeft dit schip aan het Marine-etablissement om te dokken en jaarlijksche herstellingen te ondergaan. De voornaamste werkzaamheden hierbij zijn : het breeuwen der dekken ; het lichten van het roer voor het onderzoek naar de speling van de roerpen in den taatspot; het nazien van de geheele zoetwater- en zoutwaterleidingen; het aanmaken en aanbrengen van een nieuw luchtnet in dubbelen stervorm; het aanleggen van een spreekbuis van het station voor draadlooze telegrafie naar de commandobrug; het aanbrengen van een tweede laadgoot voor het projectiel in den achtertoren van 24 c.M.; het verhoogen van de opstelling van den achtersten afstandmeter; het wijzigen van het achterdekhuis; het afslijpen van verschillende stoomschuifstangen; het vlakken van stoomschuiven en spiegels; het uitdraaien van evenwichtscilinders; het verbabbitzen van geleisloffen; het opzuiveren van schaarbewegingen; het vernieuwen van de keerschotten in de condensors; het nazien van de warmwaterbakken der scheepsdienstpompen en der verdampers; het vernieuwen van het voor- en bodemvlak van den condensor der ijsmachine; het wijzigen der veiligheids-sproeiinrichting op de stookplaatsen; het aanmaken van eene inrichting tot regeling van den luchttoevoer boven de vuren en het opzuiveren der pompcilinders; nazien der barbettepompen.

Hr. Ms. pantserschip *Hertog Hendrik* vertoefde van 31 December 1910 tot 16 Februari 1911 aan het Marine-etablissement om te dokken en jaarlijksche herstellingen te ondergaan. De voornaamste hiervan waren : het wijzigen der waterkeering op den bak en der vuurleidinginstallatie ; het jaarlijksch onderzoek der afkoelingsinrichting; het afzonderlijk beweegbaarmaken van de luchtkleppen aan de ketels om lucht achter in het vuur te laten ; het luchtdicht maken der platen van den schoorsteenoploop en het aanmaken van waarlooze deelen.

Van 4 tot 25 Augustus 1911 vertoefde het schip wederom aan het Marine-etablissement om te dokken en ketelreparaties uit te voeren, noodig doordien Ombilin-steenkolen gestookt waren. Van 2 tot 13 September verbleef het schip aan het Marine-etablissement om het kanon van 15 cM. S. B. vóór af te geven, dat tijdelijk onbruikbaar

was geworden, en de schade te herstellen, veroorzaakt door het afgaan van een schot uit dat kanon bij geopend sluitstuk.

Hr. Ms. pantserschip *Tromp* werd van 24 tot 28 Juli 1911 te Singapore gedokt.

Hr. Ms. pantserschip *De Zeven Provinciën* verbleef van 12 tot 18 April 1911 te Singapore om te dokken en van 23 April tot 2 Mei d. a. v. aan het Marine-etablissement, ten einde eene vertimmering te ondergaan, waardoor voorzien werd in logies voor den Inspecteur van den Marine-Stoomvaartdienst.

Hr. Ms. pantserdekschip *Holland* verbleef van 13 Februari tot 22 April 1911 aan het Marine-etablissement om te dokken en jaarlijksche herstellingen te ondergaan, waarvan de voornaamste waren: het breeuwen van het dek; het nazien van B.Bs. boegstopper; het aanbrengen van een spreekbuis van het station draadlooze telegrafie naar den commandotoren; het opzuiveren van zuiger- en stoomschuifstangen; het vlakken van spiegels en schuiven; het nazien van stoomschuifbewegingen; het jaarlijksch onderzoek der ijsmachines; het wijzigen van de aftapleiding in de machinekamer; en het aanmaken van een middenschot in den achterschoorsteen tusschen de cilindrische ketels.

Hr. Ms. *Serdang* verbleef van 3 April tot 20 Mei 1911 aan het Marine-etablissement om te dokken en verschillende herstellingen te ondergaan. Hierbij werd het kanon van 10,5 c.M. A op den bak vervangen door een kanon van 7,5 c.M., afkomstig van Mr. Ms. *Holland*, en werd het kabelgat ingericht tot munitiebergplaats voor dit kanon; de dekken werden gebreeuwd; B.Bs H. D. stoomschuifstang werd afgeslepen; de luchtpompen werden nagezien, schuiven pasgemaakt, draaipunten opgezuiverd, de vlampijpen van den hulpketel vernieuwd en nieuwe tubeplaten voor de condensors aangemaakt. Den 20sten September werd het schip uit dienst gesteld, ten einde de hoofdketels te vernieuwen.

Hr. Ms. *Koetei* vertoefde van 18 November tot 1 December 1910 en van 6 tot 18 Maart 1911 aan het Marine-etablissement om te dokken en eenige kleine herstellingen te ondergaan.

Hr. Ms. *Mataram* vertoefde van 13 December 1910 tot 2 Januari 1911 en van 22 Juni tot 15 Juli 1911 aan het Marine-etablissement om te dokken en eenige kleine herstellingen te ondergaan.

Hr. Ms. *Siboga* werd den 1sten November 1910 in dienst gesteld, na groote herstellingen te hebben ondergaan en daarbij te zijn ingericht tot mijnenlegger. Van 18 Maart tot 4 April 1911 vertoefde dit schip aan het Marine-etablissement, waar het werd gedokt en eenige kleine herstellingen onderging.

Hr. Ms. *Van Gogh* onderging bij den aanvang van dezen verslagtijd eenige kleine herstellingen te Sabang en vertrok van daar den 10den October 1910. Van 5 tot 14 April 1911 werd het schip door de Naamlooze Vennootschap „Zeehaven en Kolenstation Sabang" gedokt en werden kleine herstellingen uitgevoerd.

Hr. Ms. *Van Doorn* vertoefde van 19 December 1910 tot 9 Februari 1911 aan het Marine-etablissement om te dokken en jaarlijksche herstellingen te ondergaan. De voornaamste hiervan waren: het uitboren der H. D. cilindervoering; het afslijpen van zuiger- en stoomschuifstangen; het vlakken van schuiven en spiegels; het nazien van den condensor; het vernieuwen van het pokhout; het nazien van den verdamper, circulatiepomp, stoomlier en ankermachine; het gedeeltelijk vernieuwen van de lensleiding en het nazien der kluizen en kettingkokers.

Hr. Ms. *Borneo* vertoefde van 21 April tot 17 Juni 1911 aan het Marine-etablissement ter herstelling van bodemschade, veroorzaakt door het op een rif loopen. Tevens onderging dit schip jaarlijksche herstellingen, waarvan de voornaamste waren: het pasmaken van metalen- en van waarlooze deelen; het nazien der machinelenspomp; het vernieuwen van schermplaten onder de vuren, slijkgatdeksels, brandwerk en breinklepkast; het nazien van den verdamper en het aanmaken van waarlooze deelen.

Hr. Ms. *Lombok* vertoefde van 8 tot 17 October 1910 aan het Marine-etablissement om te dokken en eenige ketelreparatie te ondergaan. Den 1en Januari 1911 werd het schip uit dienst gesteld om de ketels te vernieuwen.

Hr. Ms. *Sumbawa* werd, na voorzien te zijn van nieuwe ketels en eene vertimmering te hebben ondergaan, waardoor het logies vergroot is, den 1en Januari 1911 in dienst gesteld. Van 22 Juli tot 7 Augustus d. a. v. werd het schip door het Marine-etablissement gedokt en werden eenige kleine herstellingen uitgevoerd.

Hr. Ms. *Assahan* werd in Juni 1911 gedokt en 20 September d. a. v. in dienst gesteld.

Hr. Ms. *Koning der Nederlanden* werd in Maart 1911 gedokt.

De torpedobooten *Cerberus*, *Hydra*, *Scylla*, *Python*, *Sphinx*, *Minotaurus*, *Draak*, *Zeeslang* en *Krokodil* waren onafgebroken in dienst en werden, voor zoover zij niet op de helling stonden, iedere twee maanden gedokt. Naar gelang van de behoefte werden verschillende herstellingen uitgevoerd. De ketels van Hr. Ms. *Python* ondergaan eene groote herstelling, evenals die van Hr. Ms. *Scylla*. Hr. Ms. *Python*, *Sphinx* en *Minotaurus* ondergingen groote herstellingen aan de huid, waarvan vele platen verteerd bleken te zijn.

Steenkolendepôts.

Alle Marine-steenkolendepôts, behalve Bandjermasin, werden door aanvoer van Ombilin-kolen voorzien. Vermits echter van de voor het jaar 1911 aan de Ombilin-mijnen aangevraagde 40.000 ton slechts 35.000 ton konden worden geleverd, werd er toe overgegaan om ten behoeve van het depôt te Soerabaja 4700 ton Poeloe-Laoetkolen aan te koopen.

De aanvulling van het depôt te Bandjermasin geschiedde in 1910 door plaatselijken aankoop, hoofdzakelijk van Teweh-kolen, en in 1911 door levering dier kolensoort op een daartoe aangegaan contract voor één jaar. Wanneer te Bandjermasin, ten gevolge van den lagen waterstand in de rivieren, geen aanvoer van Teweh-kolen kan plaats hebben, worden ter voorziening in de behoefte Pengaron-kolen aangekocht.

In de depôts te Tandjong-Priok, Soerabaja, Makasser, Talisei en Ambon werd ook een voorraad Cardiff-kolen aangehouden.

Evenals in het vorige jaar werden ter aanvulling van den voorraad in de te Merauke verankerde hulk Australische kolen aangekocht te Thursday-Island. De aangekochte hoeveelheid in het verslagjaar bedroeg 2025 ton.

Het met de Naamlooze Vennootschap „Zeehaven en Kolenstation Sabang" bestaande contract voor de levering van steenkolen te Sabang werd voor een jaar verlengd.

Met de vergrooting van den kolensteiger te Ambon werd voortgegaan, terwijl de gestaakte werkzaamheden aan den steiger te Makasser nog niet werden hervat.

Te Doreh gaf het aanleggen van een steiger door het Departement der Burgerlijke Openbare Werken aanleiding om de capaciteit van het depôt van 350 op 850 ton te brengen.

Door deze uitbreiding zal het mogelijk wezen voor dat depôt het voorbehoud op te heffen, dat aldaar slechts zooveel mag worden afgenomen als voldoende wordt geacht om het naastbij gelegen groote depôt te bereiken.

In de gezamenlijke steenkolen-depôts was op den 1en October aanwezig eene hoeveelheid van 35450 ton, waarvan ongeveer 25940 ton Cardiff-kolen.

Artillerie.

De schietoefeningen met geschut werden geregeld gehouden, overeenkomstig de voorschriften vastgelegd in het Schietreglement Geschut, 3de druk, 1910.

Hierbij bleek, dat over het algemeen de schietoefeningen op de getaande schijven belangrijk moeielijker werden geacht, dan die op witte schijven; vooral afstandmeten leverde moeilijkheden op.

Gedurende de reis van Hr. Ms. *De Ruyter*, *Hertog Hendrik* en *Koningin Regentes* naar Australië, in het 2de halfjaar 1910, ontbrak de gelegenheid tot het houden van schietoefeningen, zoodat de voor dat halfjaar voorgeschreven oefeningen grootendeels moesten worden ingehaald in het 1ste halfjaar 1911.

Tot vernietiging van eene partij buskruit, rookvrij macaroni n°. 2, van 13-jarigen ouderdom, moest uithoofde van te geringe chemische stabiliteit worden overgegaan.

Eene nieuwe regeling voor verscherpte contrôle van het in deze gewesten aanwezige kruit werd vastgesteld en opgenomen in het nieuw omgewerkte Hoofdstuk VI, 2de gedeelte, der Ind. Bep. Art.

Met 1 Januari werd de munitie-aanmaak alsmede het beheer over alle te Soerabaja opgeschuurde artillerie-goederen onder beheer van den directeur van het Marine-etablissement gebracht. Bij wijze van tijdelijken maatregel werd het personeel dier inrichting uitgebreid met 1 luitenant ter zee der 1ste of 2de klasse, officier der artillerie, en 2 onderofficieren van het konstabelspersoneel.

De munitie-aanmaak geschiedt nu nog in de door de landmacht verlaten pyrotechnische werkplaatsen te Soerabaja, door vuurwerkers van de landmacht, onder direct toezicht van een gepensionneerden kapitein der artillerie. Evenwel zijn voorstellen ingediend tot den bouw eener eigen pyrotechnische werkplaats op de houtstapelplaats van het Marine-etablissement. De chemische onderzoekingen zullen blijven geschieden op het laboratorium behoorende tot de pyrotechnische werkplaatsen der landmacht te Bandoeng, waaraan een scheikundige zal worden verbonden. Een gedeelte der bezoldiging van dien ambtenaar zal dan worden gebracht ten laste van Marine.

Naar aanleiding van door de commandeerende officieren der flottieljevaartuigen ingediende klachten over de te kleine richtgaten in de schilden der kanons van 10,5 c.M. A, waardoor bij eenigszins slingerend schip, het richten niet meer mogelijk was, werden de commandeerende

officieren dier schepen gemachtigd bedoelde schilden af te geven aan het Marine-etablisement, kunnende zij, in bijzondere gevallen, indien zulks wordt noodig geoordeeld, wederom worden aangevraagd.

Ten behoeve van de opleiding der inlandsche schepelingen werd aan boord van Hr. Ms. *Serdang*, tegen afgifte aan het Marine-etablissement van het voorste kanon van 10,5 cM. A, tijdelijk opgesteld een kanon van 7,5 cM. n°. 1, afkomstig van Hr. Ms. *Holland*. Het kabelgat van bedoeld flottieljevaartuig werd ingericht tot munitie-bergplaats.

Bij een aan de pyrotechnische werkplaats der landmacht te Bandoeng ingesteld onderzoek naar eenige buizen, schok n°. 9, gd., bleek het aanbeeldje vast te kleven aan den bodem van het buislichaam. Alle aan boord Hr. Ms. *Holland* aanwezige buizen, schok, van genoemde soort werden nu aan een onderzoek onderworpen.

Aan boord Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* werd bevonden, dat van een gedeelte der aan boord verstrekte hulzen, vóór, van 28 cM. g.d. het soldeersel van de langsche naad had losgelaten. Dit euvel moest worden toegeschreven aan het bij het vullen niet verwijderen der kartonnen binnenbekleeding. Deze zal nu uit alle aan boord van dien bodem verstrekte hulzen, vóór, van 28 cM. gd., verwijderd worden.

Nadere proeven gehouden aan boord der torpedobooten deden niet de wenschelijkheid inzien om over te gaan tot verstrekking van nachtrichtmiddelen voor de aan boord van die booten opgestelde kanons van 3,7 cM.

Wegens het groote tekort aan kanonniers werd, uit overweging dat in de eerste plaats de gevechtsgereedheid van de pantserschepen verzekerd moet worden, beslist het aantal kanonniers aan boord Hr. Ms. *Holland* zooveel in te krimpen als mogelijk was, met het oog op het onderhoud der batterij. Kanonniers oud brevet, alsmede schepelingen in het bezit van het brevet artillerist, kwamen dus voor plaatsing aan boord van dien bodem in aanmerking, terwijl de eigenlijke kanonniers werden verdeeld over de pantserschepen.

Op de kustbatterij Kedong-Tjowek werden dit jaar de patronen scherpe van 15 cM. n°. 4, benevens die van den reserve-munitie voorraad, ballistisch gekeurd, voor zoover noodig het ladinggewicht gewijzigd.

Ingevolge een schrijven van Zijne Excellentie den Minister van Marine werden aan boord der schepen *De Zeven Provinciën*, *De Ruyter*, *Tromp* en *Hertog Hendrik* respectievelijk op 19 Juli, 20 Juli, 21 Augustus en 28 Augustus, daarbij geassisteerd door Hr. Ms. *Holland*, schietproeven (calibreeren) gehouden, ten einde de eigenschappen der aan boord aanwezige munitie te toetsen en het spoedig ingeschoten zijn in het gevecht te bevorderen.

Op de punt van de bank Z. O. van de lichtboei n°. 1 van het Ooster vaarwater naar Soerabaja werd een zoover mogelijk zichtbaar baken

geplaatst. De schijf voor zwaar geschut werd gelegd op 5000 M. Oost r.w., die voor de kanons van 7,5 cM. op 1000 M. Oost r.w. van genoemd baken, zijnde deze afstanden de gemiddeld aangenomen gevechts-afstanden. In de lijn schijfbaken werden op afstanden 100, 200 en 300 M. vóór en achter de schijf afstandboeien met vlaggen gelegd. Deze afstanden werden zuiver met sextant gemeten. De afstanden van het baak tot de schijven werden door triangulatie nauwkeurig bepaald.

De afmetingen van de schijven waren 6 × 6 M. Zij waren wit met een zwart kruis en verankerd aan 2 zware dreggen, ieder gekat met 50 K.G. ballast met dreggetouwen van 50 M. lengte. Alle schoten werden door denzelfden kanonnier afgegeven, waartoe een der beste en meest vertrouwde richters gekozen werd.

De schepen kwamen bij hoogwater bij het baak ten anker en lagen gedurende de proef ongeveer 1,5 à 2 M. geboeid en hierdoor practisch volkomen stil.

Hr. Ms. *Holland* observeerde voor alle schepen de afstanden der aanslagen tot de schijven.

Overzicht der schietoefeningen met het scheepsgeschut (van grooter kaliber dan 3,7 cM.) voor de schepen, behoorende tot het Nederlandsche Eskader in Oost-Indië, van 1 September 1910—31 Augustus 1911.

NAAM VAN HET SCHIP.	Geschutsoort.	Aantal schoten.	Aantal treffers.	% treffers.	Maximum behaalde vuursnelheid in schoten per minuut.	Gemiddeld behaalde vuursnelheid in schoten per minuut.	Aantal kanonniers dat aan de oefen. heeft deelgenomen.	% kanonniers dat 50—75 % treffers heeft behaald.	% kanonniers dat 75—90 % treffers heeft behaald.	% kanonniers dat meer dan 90 % treffers heeft behaald.	Aanmerkingen.
Tromp	24 cM. No. 2	7	3	42.8	0.8	0.7	2	50	—	—	
	15 cM. No. 5	17	11	64.7	3.6	2.55	4	50	—	25	
	7,5 cM. No. 3	498	268	53.9	12	5.6	27	37	29.5	— **)	
Totaal . . .		522	282	54							
Hertog Hendrik . . .	7,5 cM. No. 3	748	497	66.4	9.4	7.2	30	27	26	21 **)	Met het zware en middelb. geschut zijn in dit jaar alleen gevechtsschietoefeningen gehouden.
De Ruyter	24 cM. No. 1	6	3	50	0.6	0.6	2	50	—	—	
	15 cM. No. 4	23	8	34.8	5.6	4.7	4	—	—	—	
	7,5 cM. No. 3	509	295	57.9	10.3	7	31	67.7	6.5	3.2	Dag.
	7,5 cM. No. 3	534	256	47.9	12	5.7	31	38.7	6.5		Nacht.
Totaal . . .		1072	562	524							
De Zeven Provinciën .	28 cM.	6	4	66.7	1	0.75	2	50	—	50	
	15 cM. No. 5	16	13	81.3	2.4	2.4	4	25	25	50	
	7,5 cM. aut.	540	417	77.2	21.8	13.3	35	40	31.5	28.5 **)	
Totaal . . .		562	434	77.2							
Holland	15 cM. No. 2	12	6	50	4,5	4.5	2	—	—	—	
	12 cM. No. 1	36	18	50	6,2	5.2	6	62 *)	—	—	
	7,5 cM. No. 1	366	161	44	9	6.2	van 1 Sept.—1 Jan. 21. van 1 Jan.—1 Sept. 6	—	—	— **)	
Totaal . . .		414	185	48							

*) Overigen beneden 50 %.
**) Geen afzonderlijke opgaven ingekomen voor de dag- en nachtoefeningen.

Gevechtsschietoefeningen.

Deze oefeningen werden einde Augustus en begin September gehouden in de Java-zee nabij Soerabaja, overeenkomstig de daartoe door den Minister van Marine vastgestelde instructie.

Door Hr. Ms. *Holland* werd hieraan geen deel genomen wegens gebrek aan kanonniers.

Gevechtsschietoefeningen met zwaar en middelbaar geschut.

Het opnaaien van een tweeden band op de schijf van netwerk bleek zeer doelmatig; het was goed waar te nemen of de aanslagen vóór of achter de schijf vielen. Het gebruik van kippengaas, dat door Hr. Ms. *De Ruyter* werd aanbevolen, heeft het nadeel, dat het nogal onhandelbaar is en de gaten moeilijk zijn te herstellen.

Ook het inschieten op de afzonderlijke schijf voldeed goed.

De moeilijkheid om op bepaalden afstand van de schijf te passeeren, terwijl gestuurd werd uit den commandotoren, werd door alle commandanten der gevechtsschietende schepen ondervonden, tengevolge van het gemis van een goed kompas in dien toren.

Het waarnemen der aanslagen bleek ook nu weer een moeilijk werk te zijn.

Aan boord van Hr. Ms. *Hertog Hendrik* had tijdens het snelvuur na het 4de schot van de serie bij het kanon van 15 cM. aan S.B. vooruit een ongeluk plaats, waarbij 3 manschappen gedood en 12 personen, waaronder een adelborst der 1ste klasse, meer of min ernstig werden verwond.

Het onderzoek, dat naar aanleiding hiervan werd ingesteld, wees uit, dat het ongeval te wijten is aan een nabrander en dat de patroon bij openstaand sluitstuk is ontbrand. Waarschijnlijk heeft de wigman, door het gelijktijdig afgaan van een schot uit het voorste kanon van 24 cM., denkende dat dit schot van zijn stuk was, het sluitstuk geopend en daarbij den tuimelaar werktuigelijk buiten werking gesteld.

Gevechtsschieten met anti-torpedogeschut.

Oefening IIa bleek als schietoefening eenvoudig, doch als manoeuvre vrij moeilijk. Het was lang niet gemakkelijk om ongeveer midden tusschen de beide slepende schepen door te stoomen. Tot op het laatste oogenblik werd nog gemanoeuvreerd en het gevolg was soms, dat het vurende schip in eene ongunstige positie lag, als het vuur geopend moest worden.

De schijven werden gesleept met pl.m. 1 mijlsvaart, welke vaart te gering bleek voor de schepen om zich op den wind te houden.

Uit een en ander volgt, dat het welslagen van deze oefening af-

hankelijk is van de manoeuvres van drie verschillende schepen, waardoor zeer uiteenloopende omstandigheden kunnen ontstaan.

Aan boord van Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* kwam bij deze oefening de wind dwars aan B. B. in, waardoor aan S. B. spoedig *zooveel rook* was, dat het zoeklicht aan die zijde de schijf kwijt raakte en de richters ophielden met schieten, wijl ook voor hen de schijf onzichtbaar was.

De bij oefening IIb gebruikte schijf had te veel windvang en ging onder zeil, waarbij zij telkens van richting veranderde; waarschijnlijk waren de gebezigde drijfankers wat klein.

De lantaarns maakten het verkennen van het doek der schijf moeilijker.

Eene onderlinge vergelijking van de resultaten der gevechts-schietoefeningen met anti-torpedogeschut geeft geen maatstaf van beoordeeling voor de geoefendheid der anti-torpedo-batterij, daar die resultaten te afhankelijk zijn van omstandigheden, die voor elk schip verschillend zijn, zooals veroorzaakt door het lastige manoeuvreeren, den verschillenden graad van duisternis enz.

De ondervinding met de afstandmeters opgedaan geeft aan, dat deze instrumenten dikwijls en zorgvuldig gecontroleerd moeten worden.

Aan boord van Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* kwam het voor, dat, nadat bovengenoemde instrumenten gecontroleerd waren, op den dag van gevechtsschieten bij het inschieten bevonden werd, dat door eene foutieve stelling van de schaal de afstandmeters op afstanden tusschen 4000 en 5000 M. van 1000 tot 1500 M. te klein maten.

De oefening werd toen niet voortgezet; nadat de instrumenten hersteld waren, werd het gevechtsschieten eene week later herhaald en bleek toen tijdens het inschieten, dat de afstandmetingen onderling ± 1000 M. uiteenliepen, terwijl bij de controle na afloop der oefening geen onderlinge verschillen meer optraden tusschen de instrumenten. De waarnemers waren bij al deze gelegenheden dezelfden.

Voor de bij de verschillende oefeningen behaalde resultaten wordt verwezen naar bijgaanden staat.

Overzicht der door de schepen van het Nederlandsche Eskader bij de gevechtsschietoefeningen behaalde resultaten.

NAAM VAN HET SCHIP.	Geschutsoort.	Aantal kns.	Tijd gebruikt voor inschieten.	Afmetingen van de schijf.	Afstand waarop het snelvuur geopend werd.	Aantal schoten: bij inschieten	Aantal schoten: bij snelvuur	Treffers bij het snelvuur: aantal	Treffers bij het snelvuur: %	*Opmerkingen.*
De Zeven Provinciën	28 cM.	2	1' 51"	30 × 9	4200	2	8	3	37,5	[1] Waarschijnlijk door een braam aan een der banden was een granaat niet op zijne plaats te brengen; dit gelukte eerst met vereende krachten der stuksbemanning.
14 mijlsvaart . .	15 cM. No. 5	2				3	8 [1]	5	62,5	
Tromp	24 cM. No. 2	2	3'	„	4100	2	5	3	60	[2] Bij het voorste kanon aan B.B. had storing plaats in den munitie-aanvoer, waardoor bij het snelvuur slechts 3 schoten gedaan werden met de ladingen in de rakken geplaatst.
14 mijlsvaart . .	15 cM. No. 5	2				4	7 [2]	3	42,9	
Hertog Hendrik . .	24 cM. No. 1	2	2' 30"	„	4100	2	6	2	33,3	[3] Met het voorste kanon aan S.B. had na het 4de schot een ongeluk plaats; na het 2de schot met het achterste kanon kon de 3de patroon, waarschijnlijk door achtergebleven vuil, niet geheel ingebracht worden, zoodat door tijdverlies ook dit kanon niet verder aan het snelvuur kon deelnemen.
14 mijlsvaart . .	15 cM. No. 4	2				4	6 [3]	1	16,7	
De Ruyter	24 cM. No. 1	1	± 3' 44"	„	4100	1	2 [4]	2	100	[4] Het achterste kanon heeft niet geschoten, daar de munitie-aanvoerstang niet voldoende kracht had de munitie op te voeren. Toen munitie met de handbewerking opgevoerd zijnde kanon geladen was, kwam eene weigering voor.
14 mijlsvaart . .	15 cM. No. 4	2				4	8 [5]	6	75	
De Zeven Provinciën	7,5 cM. s-aut.	10	—	2 schijven 18 × 4	950 gegist 925 gemet.	—	S.B. 21 [6] B.B. 55	21 21	100 38,2	[5] Bij de 15 cM. No. 4 B.B. vóór werden slechts 3 schoten gedaan, daar de 4de patroon klem liep bij het inbrengen door een stuk onverbrande kardoeszijde in den vereenigingskegel. Bij de 15 cM. achter moest na elk schot het kanon gebakst worden om te kunnen laden, wegens onvoldoende ruimte tusschen kanon en ventilator M.K.
10 mijlsvaart . .										
Tromp	7,5 cM. No. 3	8	—	„	gegist S.B. 750 B.B. 850 gemeten S.B. 800 B.B. 900	—	S.B. 35 B.B. 46	15 34	42,9 73,9	[6] Daar de wind aan B.B. dwars in kwam, was er aan S.B. spoedig zooveel rook, dat de richters ophielden met vuren.
10 mijlsvaart . .										
Hertog Hendrik . .	7,5 cM. No. 3	8	—	„	900 gegist gemeten S.B. 900 B.B. 800	—	S.B. 41 B.B. 33 [7]	20 13	48,8 39,4	[7] Het B.B. achterste kanon op het tentdek werd na het 7de schot onklaar, doordat de 8ste patroon niet geheel ingebracht kon worden, waarschijnlijk door een weinig achtergebleven vuil. Bij meerdere richters was het aangezicht, onmiddellijk rondom het rechteroog, verwond of gekneusd door het er tegen stooten van het oculair van den kijker bij het afgaan van het schot.
10 mijlsvaart.										
De Ruyter	7,5 cM. No. 3	8	—	„	1000 gegist gemeten B.B. 700 S.B. niet gemeten.	—	S.B. 33 B.B. 27	2 10	6,1 37	
10 mijlsvaart.										
De Zeven Provinciën	7,5 cM. s. aut.	5	–	18 × 4	950 gegist 1400 gemeten	—	34 [8]	2	5,9	[8] Gedurende het vuren werd door de sectie-commandanten voortdurend te vergeefs order gegeven om hooger te richten.
14 mijlsvaart.										
Tromp	7,5 cM. No. 3	4	—	„	1100 gegist 1050 gemeten	—	43	17	39,5	
14 mijlsvaart.										
Hertog Hendrik . .	7,5 cM. No. 3	4	—	„	1000 gegist 1200 gemeten	—	47	15	31,9	
14 mijlsvaart.										
De Ruyter	7,5 cM. No. 3	4	—	„	800 gegist 850 gemeten	—	33	11	33,3	
14 mijlsvaart.										

Torpedodienst.

Materieel.

In verband met de indienststelling van Hr. Ms. *Siboga* als mijnenlegger werd de beproeving van verspermijnen aan den Torpedodienst onttrokken en Hr. Ms. *Assahan* weder overgegeven aan het Marine-etablissement.

Het materieel werd gewijzigd in verband met de herziene voorschriften.

Op de booten *Minotaurus*, *Sphinx* en *Python* werden de aschbakken verbreed tot aan de schotten der kolenruimen om te voorkomen, dat zich asch, sintels en vuil onder die aschbakken verzamelen.

Torpedo XIIc K 18, voorzien van eene schokladingkamer, welke in Juli jl. voor oefening werd gelanceerd tegen Hr. Ms. *De Zeven Provinciën*, liep hoog en trof het doel op de waterlijn. De schokladingkamer was onherstelbaar ingedeukt.

Beproevingen.

De beproeving van Marine-compound-olie werd voortgezet.

Aan boord Hr. Ms. *Minotaurus* is een schuif aangebracht in den achterwand der ketels en is de achtermuur voorzien van gaten voor luchttoevoer. Met de schuif is de luchttoevoer boven het rooster te regelen. Beproefd wordt, door deze inrichting het vlammen der schoorsteenen tegen te gaan.

Op de booten *Draak*, *Krokodil* en *Zeeslang* werden vlamkeerplaten met en zonder gaten tegen elkaar beproefd. Het bleek, dat die zonder gaten (van het oorspronkelijk model) het best voldeden.

De beproeving van kalkmelk, om de nadeelige werking van het vet zooveel mogelijk tegen te gaan, werd voortgezet.

De beproeving van het nieuwe concept-manoeuvreerboek werd beëindigd.

De springproeven met de van Hr. Ms. *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* afkomstige torpedo's IX hadden nog niet plaats.

Aan boord van Hr. Ms. *Krokodil* wordt eene inrichting beproefd tot het voorkomen van afvuren bij niet geheel gesloten achterdeksel.

Met de verspermijnen werden conservatie-proeven genomen in het Oostervaarwater naar Soerabaja en nabij Sabang.

Oefeningen.

De oefeningen werden geregeld gehouden. De schepen van het Nederlandsch eskader dienden daarbij veelvuldig als doel.

Uitspanningslectuur.

Bijzondere voorvallen hadden in het afgeloopen verslagjaar niet plaats.

De verstrekking en verwisseling van boeken op Hr. Ms. schepen en aan de geëmployeerden van het Marine-etablissement hadden geregeld plaats.

Van de lectuur in de leeszaal der Marine-cantine werd geregeld gebruik gemaakt.

Klachten kwamen bij de commissie niet in, evenmin geschenken aan boeken of geld.

De toestand, waarin de boeken verkeeren, is zeer goed te noemen.

In Maart jl. werd tot de commissie voor het Boekenfonds der K. M. te Amsterdam het verzoek gericht om voor een bedrag van f 300 aan boeken (bind- en verzendingskosten inbegrepen) aan te koopen, welke boeken zullen worden bestemd voor vervanging der door afkeuring of afschrijving bij proces-verbaal uitgevallen exemplaren.

Naar aanleiding van dit verzoek werd bericht ontvangen, dat door die commissie 188 boeken en 6 Bos-atlassen werden aangekocht, die, na ingebonden te zijn, zoo spoedig mogelijk zullen worden opgezonden.

Kustverlichting, Bebakening, Loodswezen, Havendepartementen en Hydrographie.

1°. *Kustverlichting.*

Het acetyleenbliksemlicht op Talissei en het acetyleenschitterlicht op hoek Mangkalihat, waarvan in het vorig verslag melding werd gemaakt, werden respectievelijk op 29 October en 10 December 1910 ontstoken.

Het witte vaste licht van Djoeana werd 2 November 1910 gewijzigd in een acetyleenschitterlicht.

Te Kajeli, eiland Boeroe, werd einde December 1910 een rood vast licht ontstoken.

Acetyleenschitterlichten werden gebouwd op Sambit (O. kust Borneo) en Zuid-Broeder (Straat Doerian) en respectievelijk 30 April en 29 Juli 1911 ontstoken.

Het kustlicht op Boompjes-eiland werd getransformeerd en het nieuwe groepbliksemlicht 23 September 1911 ontstoken.

Het acetyleenschitterlicht op Pasir-Poetih (O. kust Sumatra) werd in de 2de helft van Maart 1911 gebluscht.

De acetyleenbakens op het Boelolio-rif, het eiland Hoelawa en het Boeliogoet-rif, waarover in het vorig verslag werd gesproken, werden respectievelijk 20 October, 14 November en 8 December 1910 ontstoken.

Acetyleenbakens werden opgericht:

op het eilandNoord-Broeder (Straat Doerian), ontstoken 26 Februari 1911,

op het Melvill-rif (Straat Doerian), ontstoken 23 Maart 1911,

op het Generaal Elliot-rif (N.-O. kust Banka), ontstoken 22 April 1911,

op het rif Z.-Z.-O. van Takong-ketjil (Straat Phillip), ontstoken 11 Juli 1911,

op het Middelburg-rif (Straat Doerian) ontstoken 28 Juli 1911,

op het rif van Nipa (Straat Singapore) welk baken nog niet werd ontstoken.

Bij Karang Liat (Oostkust Banka) werd tijdelijk eene gasboei gelegd, wegens beschadiging van het acetyleenbaken.

De gasboeien van het Richardson- en het Middelburg-rif werden door het ontsteken van bovengenoemde acetyleenbakens overbodig en zijn opgenomen.

Voor verlichting van de Birim-geul in de Langsar-baai werden drie gasboeien en eene lantaarn-boei gelegd.

Eene der gasboeien van het Westervaarwater van Soerabaja werd vervangen door eene acetyleenboei, terwijl twee gasboeien werden bijgelegd in verband met den slibarbeid.

Naar aanleiding van de bij de opneming der Palembang-rivier gevonden veranderingen in het vaarwater, werden twee der gasbakens verplaatst en vier andere, welke geen nut meer opleverden, gebluscht.

De lantaarnboei in de Langkat-rivier werd opgenomen.

2°. *Bebakening.*

Het inspectievaartuig *Lucifer* en de bebakeningstoomers *Sperwer*, *Pharus* en *Hoofdinspecteur Zeeman* deden onafgebroken dienst.

Bij het afsluiten van dit verslag bedroeg het aantal te water liggende tonnen 404, het aantal ijzeren bakens 146, het aantal houten bakens (daaronder begrepen merk- en steekbakens) 59, het aantal steenen bakens 29, het aantal Pintsch-gasbakens 14, het aantal acetyleenbakens 14, het aantal acetyleenboeien 1, het aantal Pintsch-gasboeien 71, het aantal lantaarnboeien 20, het aantal loodslichtschepen 7, het aantal lichtschepen 3.

3°. *Loodswezen.*

Bij gouvernementsbesluit van 28 October 1910, n°. 21 (Staatsblad n°. 564), is het aantal loodsen voor den loodsdienst van de Palembang-rivier met hare mondingen en van de Banjoeasin- en Lalang-rivieren nader vastgesteld op 1 Europeeschen loods en 10 inlandsche loodsen.

Bij gouvernementsbesluit van 23 September 1911, n°. 38, is de formatie van den loodsdienst te Soerabaja tijdelijk met 1 Europeeschen loods uitgebreid en alzoo gebracht op 17.

De Europeesche loods, tevens onderhavenmeester te Sembilang, zoomede de beide andere Europeesche loodsen bij den loodsdienst voor de vaart op de Baballan- en in de Aroe-baai (Oostkust van Sumatra) zijn bij gouvernementsbesluit van 17 December 1910, n°. 16 (Staatsblad n°. 662), in het genot gesteld van vrije woning.

Ten behoeve van het Loodswezen wordt bij de werf „'t Kromhout", te Amsterdam, een vaartuig aangebouwd. Dit zal door een motor worden voortbewogen en ingericht zijn voor gastransport.

4°. *Havendepartementen.*

Bij gouvernementsbesluit van 18 Januari 1911, n°. 59 (Staatsblad n°. 100) is het korps havenmeesters in Nederlandsch-Indië gereorganiseerd en bestaan er thans drie klassen van havenmeesters, n.l. havenmeesters der 1ste, 2de en 3de klasse, zoomede onderhavenmeesters.

De havenmeesters en onderhavenmeesters worden door de Regeering benoemd; de aanwijzing hunner standplaatsen geschiedt echter door den Commandant der Zeemacht en Chef van het Departement der Marine in Nederlandsch-Indië.

Te Balik-Papan is ter vervanging van een onderhavenmeester een havenmeester geplaatst.

5°. *Hydrographie.*

Het opnemingsvaartuig *Van Gogh* zette de opneming van de Westkust van Sumatra voort. De kusten van Nias en de baaien op de Oostkust van Simaloer kwamen gereed.

Van 6—12 April 1911 werd te Sabang vertoefd voor periodieke dokking.

Het opnemingsvaartuig *Van Doorn* kwam gereed met de opneming van het Westelijk gedeelte van Timor tot den 124sten lengtegraad. Van 19 December 1910 tot 9 Februari 1911 werd te Soerabaja vertoefd voor periodieke dokking en herstelling en vervolgens naar Nieuw-Guinea vertrokken ter opneming van de West- en Noordkust van af de Mac-Cluer-golf tot Kaap de Goede Hoop, met aangrenzende vaarwaters.

Het opnemingsvaartuig *Borneo* bracht de Zuidkust van Nieuw-Guinea van af de Etna-baai tot Kaap Van den Bosch in kaart en zal om de Noord doorwerken totdat aansluiting wordt verkregen met de opneming van Hr. Ms. *Van Doorn*.

Het schip vertoefde van 21 April tot 20 Juni 1911 te Soerabaja voor herstelling.

Het opnemingsvaartuig *Lombok* vertoefde na gereedheid van de opneming der Panei-rivier van 8—17 October 1910 te Soerabaja voor periodieke dokking en herstelling, waarna het Zuidelijk gedeelte der Paternoster-eilanden en het Oostelijk gedeelte der Postillon-eilanden

werden opgenomen. Op 2 Januari 1911 werd de *Lombok* buiten dienst gesteld en vervangen door de *Sumbawa*, welk schip de reede van Cheribon opnam.

Daarna werden achtereenvolgens opgenomen de Asahan-rivier en de reeden van Telok-Betong, Anjer (oud) en Semarang, terwijl thans de hoek Genteng (Zuidkust Java) onderhanden wordt genomen.

Van 22 Juli tot 7 Augustus 1911 vertoefde het schip te Soerabaja voor periodieke dokking en herstelling.

Het tijdelijke opnemingsvaartuig *Havik* nam de monding der Kleine Kapoeas-rivier en den drempel van het Westervaarwater van Soerabaja op en werd 13 December 1910 uit dienst gesteld.

Van 4 April tot 3 Mei 1911 was het wederom in dienst voor de heropneming van den drempel van het Westervaarwater van Soerabaja.

Nederlandsch Eskader in Oost-Indië,

Bij den aanvang van het verslagjaar bestond het Nederlandsch eskader in Oost-Indië uit Hr. Ms. pantserschepen *De Ruyter*, *Hertog Hendrik* en *Koningin Regentes*, benevens Hr. Ms. pantserdekschepen *Noordbrabant* en *Holland*.

Hr. Ms. *Koningin Regentes* en *Noordbrabant* aanvaardden 30 December 1910 van af Sabang de terugreis naar Nederland en werden vervangen door Hr. *Tromp* en *De Zeven Provinciën*, welke bodems respectievelijk 27 December 1910 en 25 Februari 1911 in deze gewesten aankwamen en 5 Januari en 13 Maart d.a.v. aan het eskader toegevoegd werden.

Het bevel over het eskader was op 1 October 1910 opgedragen aan den kapitein ter zee W. VAN VOSS, wiens standaard tot 20 Maart 1910 gevoerd werd aan boord Hr. Ms. *De Ruyter* en daarna overging aan boord Hr. Ms. *De Zeven Provinciën*.

4 Juli 1911 werd deze hoofdofficier vervangen door zijn ranggenoot W. NAUDIN TEN CATE, wiens standaard geheschen bleef aan boord Hr. Ms. *De Zeven Provinciën*.

Aangezien het eskader-verband niet gedurende het geheele jaar gehandhaafd bleef, zullen de verrichtingen der schepen afzonderlijk behandeld worden.

Hr. Ms. *Koningin Regentes*. Deze bodem stond 1 October 1910 onder bevel van den kapitein ter zee J. A. A. C. RIDDER VAN RAPPARD en vertoefde op dien datum in de Australische wateren, waarheen het schip 15 Augustus vertrokken was tot het maken van eene vlagvertoonreis met Hr. Ms. pantserschepen *De Ruyter* en *Hertog Hendrik*.

Van 30 September tot 11 October werd te Melbourne vertoefd, van 13—19 October te Hobart, van 23—29 October te Adelaïde en van 5—11 November te Fremantle, waarna het schip 18 November te Soerabaja terugkeerde.

Met het oog op de te aanvaarden terugreis naar Nederland werd deze bodem dadelijk na aankomst hiervoor gereedgemaakt. 19 December werd Soerabaja verlaten en, na van 21 tot 23 December te Tandjong-Priok vertoefd te hebben, naar Sabang vertrokken, vanwaar 30 December, na aankomst van Hr. Ms. *Tromp* en na de daarmede bevolen overplaatsingen te hebben uitgevoerd, de thuisreis aanvaard werd.

Hr. Ms. *Noordbrabant*. Tot 16 December werd het bevel over dezen bodem gevoerd door den kapitein ter zee W. C. J. Smit, en daarna door diens ranggenoot H. T. Hoven.

Van af 11 Juni 1910 was het schip onttrokken aan de sterkte van het Nederlandsch eskader en vertoefde 1 October te Soerabaja.

Van 3 tot 6 October diende het schip als doel voor aanvalsoefeningen van torpedobooten en zette de schietoefeningen buiten het Westgat van Soerabaja voort.

Van 11 tot 16 October werd te Tandjong-Priok vertoefd en van 17 October tot 16 November eene reis gemaakt rond Sumatra, waarbij achtereenvolgens Benkoelen, Emmahaven, Simaloer, Sabang, Oleë-Lheuë, Sigli, Lho Seumawé, Bengkalis, Riouw en Muntok aangedaan werden. Te Soerabaja teruggekeerd, werd het schip, nadat op 21 November de gevechtsschietoefeningen gehouden waren, gereedgemaakt voor de thuisreis. 12 December werd van Soerabaja vertrokken, van 14—22 December te Tandjong-Priok verbleven en daarna naar Sabang gestoomd, vanwaar 30 December na ontmoeting met Hr. Ms *Tromp* de thuisreis aanvaard werd.

Hr. Ms. *De Ruyter*. Tot 20 Maart 1911 was deze bodem vlaggeschip van den commandant van het Nederlandsch eskader in Oost-Indië en stond tot 18 Augustus 1911 onder bevel van den kapitein-luitenant ter zee A. van den Driessen Mareeuw, daarna tot eind verslagjaar onder dat van den kapitein ter zee F. Smit. 18 November van de reis naar Australië te Soerabaja teruggekeerd, vertrok het schip 26 November naar Singapore om gedokt te worden en van daar 6 December naar Tandjong-Priok, waar tot 2 Januari verbleven werd.

Gedurende de maanden Januari, Februari en Maart werden de schietoefeningen ter reede Cheribon voortgezet en ter aanvulling van de kolen- en victualie voorraden Tandjong-Priok en Soerabaja meermalen aangedaan. Bij aankomst te- en vertrek van Soerabaja, werden, indien de gelegenheid daartoe gunstig was, aanvalsoefeningen met

torpedobooten gehouden. Op 26 en 27 Februari werd in den Kangean-archipel gestoomd, van 2 tot 6 Maart een bezoek gebracht aan Tjilatjap en, na in het laatst van de maand Maart schietoefeningen gehouden te hebben in Straat Madura, werd van 1 tot 23 April eene reis rond Celebes gemaakt en daarbij achtereenvolgens Makasser, Kwandang, Amoerang, Menado en Taroena bezocht. Te Soerabaja teruggekeerd werd 27 April naar Ampenan gestoomd, waar alles in gereedheid gebracht werd voor de a. s. eskader-oefeningen. Tot 9 Mei werd in de wateren van Lombok geoefend en op dien datum, in verband met de besmetverklaring van Soerabaja door pest, met het geheele eskader vertrokken naar Sabang, dat 16 Mei bereikt werd en waar de oefeningen tot 3 Juli voortgezet werden. De Noord- en Oostkust van Atjeh boden daartoe goede gelegenheid. De kolenvoorraad werd geregeld te Sabang aangevuld, terwijl het schip ook van tijd tot tijd ter reede Oeleë-Lheuë vertoefde. Van 7 tot 10 Juli was het schip te Tandjong-Priok en vertrok op dien datum naar Soerabaja, in de nabijheid van welke plaats de oefeningen tot 24 Augustus voortgezet werden.

Op 7, 8, 9 en 10 Augustus werd het schip geïnspecteerd, zoowel stil liggende als onder stoom, door den eskader-commandant, terwijl op 15 Augustus de gevechtsschietoefeningen gehouden werden. In de tweede helft van de maand Juli werden in Straat Madura eenige kanonnen gekalibreerd.

Ter gelegenheid van den verjaardag van Hare Majesteit de Koningin vertoefde het schip van 27 Augustus tot 4 September te Tandjong-Priok, waarna naar Soerabaja teruggekeerd werd.

7 September werd in het bassin gemeerd en debarkeerde de equipage in de gebouwen aan den wal. Het schip werd in timmering genomen bij het Marine-etablissement.

Hr. Mr. *Hertog Hendrik*. Deze bodem stond tot 16 December 1910 onder bevel van den kapitein ter zee H. T. Hoven en daarna tot eind verslagjaar onder dat van diens ranggenoot W. C. J. Smit. 18 November van de reis naar Australië te Soerabaja teruggekeerd, werd 25 d. a. v. naar Tandjong-Priok vertrokken, in de nabijheid van welke plaats de schietoefeningen gedurende de maand December voortgezet werden. Van 31 December tot 16 Februari 1911 was het schip in reparatie bij het Marine-etablissement en van 14—19 Januari in het droge dok opgenomen.

Tot 17 Maart werd ter Noordkust Java verbleven en op dien datum de reis rond Sumatra aanvaard, waarbij achtereenvolgens Riouw, Bengkalis, Oeleë-Lheuë, Sabang, Sinabang, Emmahaven en de Mentaweieilanden bezocht werden. Na van 19 op 20 April te Tandjong-Priok

vertoefd te hebben, werd 25 April Soerabaja bereikt, waar kolen- en victualie-voorraad aangevuld werd. 2 Mei vertrok het schip naar Ampenan, oefende daar tot 9 Mei en vertrok op dien datum naar Sabang ter voortzetting van de gezamenlijke en personeele oefeningen, zoowel te Sabang als op de Noord- en Oostkust van Atjeh. Oelee-Lheuë en Sabang werden geregeld ter verversching aangedaan. 30 Juni werden onder leiding van den commandant van dezen bodem (de eskader-commandant was met het vlaggeschip naar Singapore vertrokken) door de overblijvende schepen lanceeroefeningen gehouden op een gesleepte schijf. In verband met de ongeregeldheden aan de Nederlandsch-Portugeesche grens op Timor, werd Sabang 1 Juli verlaten en, na van 6—17 Juli te Tandjong-Priok vertoefd te hebben, op dien datum naar Timor-Koepang vertrokken, waar het schip 21 Juli arriveerde. Tot 31 Juli werd in de wateren van Timor verbleven en daarna naar Soerabaja gestoomd, om gedokt te worden. 25 Augustus was het schip weer gereed voor den dienst en werd naar Straat Madura vertrokken, waar eenige kanonnen gekalibreerd werden. Na gereedheid hiervan werd 28 Augustus buiten het Westgat het eskader weder opgewacht en werden toebereidselen gemaakt voor de te houden gevechtsschietoefeningen, welke op 1 en 2 September plaats hadden. Na het ongeluk met het voorste kanon van 15 cM. aan S. B. werd onmiddellijk naar Soerabaja gestoomd. Tot 13 September werd, tot het afgeven aan de werf van dat kanon en tot het herstellen van eenige beschadigingen, te Soerabaja verbleven en op dien datum naar Makasser vertrokken, waar 15 September geankerd werd en waar de gezamenlijke oefeningen tot 27 September plaats hadden. 30 September werd weder ter reede van Soerabaja geankerd.

Hr. Ms. *Tromp*. 27 December 1910 in deze gewesten aangekomen en 5 Januari 1911 aan de sterkte van het Nederlandsch eskader toegevoegd zijnde, vertrok deze bodem, waarover het bevel tot Augustus 1911 gevoerd werd door den kapitein ter zee E. DE HAAN en daarna tot eind verslagjaar door den kapitein-luitenant ter zee M. H. E. SACHSE, 9 Januari via Cheribon van Tandjong-Priok naar Soerabaja om de overgevoerde inventarisgoederen af te geven. Gedurende de maand Januari werd verder ter Noordkust Java vertoefd, terwijl van 6 tot 20 Februari eene reis voor machtsvertoon naar het gewest Riouw en onderhoorigheden gemaakt werd. Op laatstgenoemden datum daarvan te Tandjong-Priok teruggekeerd, werd tot het houden van schietoefeningen 27 Februari naar Borneo's Zuidkust vertrokken, waar tot 11 Maart verbleven werd. Ter aanvulling van den kolenvoorraad werd 12 Maart Soerabaja aangedaan en daarna eene reis gemaakt door de Molukken, waarbij achtereenvolgens Piroe, Ambon, Larat en Makasser

aangedaan werden. Van 19 op 20 April werd te Tandjong-Priok vertoefd en 22 April ter reede Soerabaja geankerd. Op 2 Mei werd deze plaats weder verlaten om tot 9 Mei te Ampenan te verblijven en van daar naar Sabang te stoomen. 16 Mei hier aangekomen, werden de oefeningen in de wateren van Atjeh voortgezet. Na het vertrek van de andere schepen van het Nederlandsch eskader, bleef Hr. Ms. *Tromp* nog te Sabang om proeven te nemen met het aldaar opgerichte station voor draadlooze telegrafie. 6 Juli was dit station daartoe gereed en vertrok het schip op dien datum om de West, om op afstanden van 750 en 1500 K.M. seinproeven te nemen. 15 Juli werd via Oeleë-Lheuë te Sabang teruggekeerd, van welke plaats 21 Juli vertrokken werd naar Singapore ter periodieke dokking. Na van 24—28 Juli te Singapore vertoefd te hebben, werd naar Soerabaja vertrokken, dat 31 Juli bereikt werd. Tot 9 Augustus werd tot het ondergaan van kleine herstellingen te Soerabaja verbleven, waarna de oefeningen in de nabijheid van die plaats werden voortgezet. 22 Augustus werd in Straat Madura gekalibreerd, terwijl op 23 en 25 Augustus aldaar de gevechtsschietoefeningen plaats hadden. 6 September werd in eskader-verband, via den Kangeanarchipel, naar Makasser vertrokken, waar 10 September aan het kolenhoofd gemeerd werd. Op 15 en 16 September werd het schip, zoowel ter reede als onder stoom, geïnspecteerd door den eskader-commandant, terwijl de oefeningen tot 27 September in de nabijheid van Makasser voortgezet werden. Op dien datum vertrok het schip naar Soerabaja, waar 30 September ter reede geankerd werd.

Hr. Ms. *De Zeven Provinciën*. Het bevel over dezen bodem werd tot einde verslagjaar gevoerd door den kapitein ter zee F. Bauduin. 25 Februari te Tandjong-Priok aangekomen, werd het schip 13 Maart aan de sterkte van het Nederlandsch eskador toegevoegd. Op dien datum werd via Cheribon naar Soerabaja vertrokken, waar 20 Maart de commandant van het Nederlandsch eskader, met diens staf, embarkeerde.

Tot het houden van schietoefeningen en oefeningen met torpedobooten werd in de laatste dagen van Maart en begin April in Straat Madura verbleven en op 8 April van Soerabaja naar Singapore gestoomd om gedokt te worden. Van 13 tot 15 April was het schip in het dok opgenomen. 18 April werd Singapore verlaten en via Tandjong-Priok naar Soerabaja vertrokken, waar 23 April geankerd werd. 2 Mei werd met het geheele eskader naar Ampenan vertrokken en 9 Mei van daar naar Sabang, waar in de wateren van Atjeh de oefeningen voortgezet werden. 2 Juni werden in eskader-verband schietoefeningen gehouden op gesleepte schijven buiten de Sabang-baai, terwijl ter Noordkust Atjeh eveneens in eskader-verband lanceeroefeningen plaats hadden op ver-

ankerde schijven. Ter deelneming aan de feesten ter eere van de kroning van den Koning van Engeland werd 16 Juni naar Singapore vertrokken, waar van 19 tot 27 Juni verbleven werd. 29 Juni werd in de haven van Tandjong-Priok gemeerd en alhier de aankomst van den nieuwen eskader-commandant afgewacht. 3 Juli bracht Zijne Excellentie de Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië een officieel bezoek aan boord en 4 Juli had de overgave van het eskader-commando plaats. 10 Juli werd met Hr. Ms. *De Ruyter* en *Holland* in eskader-verband naar Soerabaja vertrokken en, na voor het Westgat het verband verbroken te hebben, werden aldaar schietoefeningen en aanvals-oefeningen met torpedobooten gehouden. 14 Juli werd te Soerabaja geankerd. De oefeningen werden in de nabijheid van deze plaats tot 6 September voortgezet, waarbij vooral de oefeningen met torpedobooten tot hun recht kwamen. Elke week werd gedurende de Zondagen ter reede Soerabaja verbleven en overigens werden zoowel buiten het Oost- als Westgat de eskader- en individueele oefeningen voortgezet. 19 Juli werd in Straat Madura gekalibreerd, terwijl op 22, 23 en 29 Augustus aldaar de gevechtsschietoefeningen gehouden werden. 6 September werd in eskader-verband de reede van Soerabaja verlaten om, via den Kangean-archipel, de oefeningen in de nabijheid van Makasser voort te zetten. Van 9 tot 27 September hadden de oefeningen hier plaats. Zij bestonden in vuurleiding-oefeningen; oefeningen met torpedobooten; manoeuvreeren in eskader-verband; oefeningen in het op sleeper nemen van een schip; oefeningen in het verspreiden en elkaar op een bepaald rendez-vous weer ontmoeten, enz. enz. 30 September werd gelijktijdig in kielwater-linie ter reede Soerabaja vertuid. Gedurende de eskader-oefeningen werden de schepen meermalen van uit den commandotoren bestuurd en de stoomlichten gedoofd.

Hr. Ms. *Holland*. Tot 2 Mei 1911 werd het bevel over dit pantserdekschip gevoerd door den kapitein ter zee E. E. DULLEMOND, van 2—19 Mei (tijdelijk) en van 19 Mei tot eind verslagjaar door den kapitein-luitenant ter zee J. J. OUDEMANS.

1 October 1910 vertoefde Hr. Ms. *Holland* in de wateren van Celebes, waar tot 26 October verbleven werd. Via den Kangean-archipel werd naar Soerabaja gestoomd om gedokt te worden, na gereedheid waarvan op 2, 3 en 4 November in Straat Madura aanvalsoefeningen met torpedobooten gehouden werden. Gedurende het bezoek van de Australische torpedobootjagers *Yarra* en *Paramatta* aan Balikpapan werd van 9 tot 12 November aldaar verbleven en daarna naar Tandjong-Priok gestoomd, waar 16 November gemeerd werd. 18 November werd deze bodem weer aan het Nederlandsch eskader toegevoegd. Tot 2 Januari werd te Tandjong-Priok verbleven en de schietoefeningen

zoowel ter reede als in de Java-zee voortgezet. Op laatstgenoemden datum werd Tandjong-Priok verlaten en, na aanvulling van den kolenvoorraad te Soerabaja, 9 Januari vandaar vertrokken ter aanvaarding van de oefeningsreis in de wateren van Celebes, van welke reis 13 Februari te Soerabaja teruggekeerd werd, om daarna in herstelling bij het Marine-etablissement opgenomen te worden. Bij gedeelten betrok de equipage het Marine-kampement te Malang, uitgezonderd het laatste gedeelte, omdat die plaats wegens het uitbreken van pest besmet verklaard werd. 22 April was het schip weder gereed voor den dienst en werd op 24 April ter voortzetting van de schiet- en aanvalsoefeningen met torpedobooten naar Straat Madura vertrokken, vanwaar 29 April te Soerabaja teruggekeerd werd. 2 Mei werd naar Ampenan gestoomd en 9 Mei vandaar naar Sabang. 10 Mei werd op eigen gelegenheid de reis vervolgd, zoodat Sabang reeds 15 Mei bereikt werd. Tot 3 Juli werd aan alle oefeningen deelgenomen. Op laatstgenoemden datum werd naar Tandjong-Priok gestoomd, waar het schip van 7—10 Juli vertoefde, en daarna naar Soerabaja vertrokken, waar de oefeningen tot 27 Juli voortgezet werden. Ter aflossing van Hr. Ms. *Hertog Hendrik* in de wateren van Timor werd Soerabaja op dien datum verlaten, op 30 Juli te Koepang geankerd en tot 11 Augustus in die wateren verbleven. 13 Augustus werd te Soerabaja teruggekeerd en zette het schip tot 6 September de oefeningen in de nabijheid van die plaats voort, waarbij zoowel bij het kalibreeren als bij het gevechtsschieten aan de schepen van het Nederlandsch eskader assistentie werd verleend. 6 September werd met de andere schepen van het eskader via den Kangean-archipel naar Makasser vertrokken, om aldaar tot 27 September de oefeningen voort te zetten. Op dien datum werd Makasser verlaten en op eigen gelegenheid naar Tandjong-Priok vertrokken, waar het schip 30 September in de haven meerde.

Algemeene Diensten.

Hr. Ms. *Edi*. Deze bodem stond gedurende den verslagtijd onder bevel van den luitenant ter zee der 1ste klasse F. L. RAMBONNET en vertoefde op 1 October 1910 te Menado. 5 October werd via Makasser naar Soerabaja gestoomd, waar 12 October geankerd werd en waar het schip, na geïnspecteerd te zijn en de inventarisgoederen afgegeven te hebben, 1 November d.a.v. buiten dienst gesteld werd.

Hr. Ms. *Siboga*. Na sedert 23 Mei 1910 buiten dienst gesteld geweest te zijn, kwam deze bodem 1 November d.a.v. in dienst, thans ingericht als mijnenlegger, onder bevel van den luitenant ter zee der 1ste

klasse A. C. DE JONCHEERE. Gedurende de maanden November en December was het schip nog in timmering bij het Marine-etablissement en vertoefde een gedeelte der equipage afwisselend te Malang.

De inventarisgoederen werden aan boord genomen en de kompassen gecompenseerd, zoodat 10 Januari langs de gemeten mijl geproefstoomd kon worden. De oefeningen in het werpen en lichten van mijnen werden nu door dit schip voortgezet, terwijl Hr. Ms. *Assahan* aan het Marine-etablissement werd overgegeven. Gedurende de oefeningen in de vaarwaters van Soerabaja diende deze bodem eenige malen tot doel voor de aanvalsoefeningen der torpedobooten. De conservatie-proeven met mijnen werden te Soerabaja voortgezet tot 13 Maart, op welken datum alle mijnen gelicht werden. Na het ondergaan van eenige kleine herstellingen te Soerabaja, werd 4 April naar Sabang vertrokken, om aldaar de conservatie-proeven voort te zetten. Op 13 en 15 April werden de mijnen daartoe achter P^{oe} Kelas verankerd en beurtelings gelicht en onderzocht. Gedurende den tijd, dat de tegenwoordigheid van Hr. Ms. *Siboga* te Sabang niet noodig was, werden vaaroefeningen gehouden in de wateren van Atjeh. Na afloop der conservatie-proeven werden alle mijnen op 8—15 en 17 Juli gelicht en vertrok het schip via Tandjong-Priok naar Soerabaja, waar 26 Juli geankerd werd en waar de noodige wijzigingen aan de mijnen aangebracht werden om in het Janssens-vaarwater de conservatie-proeven voort te zetten.

Op 8, 9 en 10 Augustus werden lanceeroefeningen in het Oostervaarwater gehouden. 1 September werd naar het Janssens-vaarwater gestoomd en aldaar 6 mijnen gelegd. Op 4—6, 13 en 18 September werd het mijnenveld gecontrôleerd en op 30 September de eerste mijn gelicht.

Hr. Ms. *Serdang*. Deze bodem stond tot 25 Maart 1911 onder bevel van den luitenant ter zee der 1ste klasse A. F. GOOSZEN en daarna onder dat van diens ranggenoot M. WIJT. De, bij wijze van proef, aan boord van dit schip plaats hebbende opleiding van inlandsche schepelingen werd voortgezet en, om in de Molukken gelegenheid tot dienstneming bij de Marine te geven, werden achtereenvolgens Menado, Gorontalo, Ternate en Ambon bezocht.

Tot het houden van machtsvertoon werd van 13 tot 22 December te Adaut en Amtoefoe op de Tenimber-eilanden vertoefd, waar de landingsdivisie een tocht naar het binnenland maakte. Na een verblijf van eenige dagen te Banda, werd 28 December te Ambon teruggekeerd, waar de oefeningen voortgezet werden.

1 Februari werd Ambon verlaten en via Makasser, Balikpapan en Bandjermasin naar Tandjong-Priok gestoomd, waar 7 Maart in de

haven gemeerd werd. Van 5 April tot 24 Mei was Hr. Ms. *Serdang* in herstelling bij het Marine-etablissement te Soerabaja en vertrok op dien datum naar Straat Madura, waar oefeningen met torpedobooten gehouden werden. Na beëindiging hiervan op 27 Mei werd naar Makasser gestoomd, alhier de kolenvoorraad aangevuld en 31 Mei vertrokken naar Menado, ten einde te trachten Menadoneezen te werven. Van 3 Juni tot 1 Juli werd in de residentie Menado verbleven en daarna, ingevolge bekomen last, met spoed vertrokken naar Soerabaja, waar het schip 6 Juli aankwam. Tot het overbrengen van regeeringsberichten van Ampenan naar Timor-Koepang, in verband met het voorgevallene op de Nederlandsch-Portugeesche grens op Timor, werd Soerabaja 9 Juli verlaten en tot 22 Augustus de communicatie tusschen Koepang en Ampenan onderhouden. Op laatstgenoemden datum vertrok Hr. Ms. *Serdang*, na vervangen te zijn door het gouvernementsstoomschip *Edi*, van Koepang naar Ampenan, zette daar tot 25 Augustus de zoolang onderbroken oefeningen voort en kwam 26 Augustus te Soerabaja tot het ondergaan van belangrijke herstellingen aan de ketels. Toen na gehouden onderzoek de stoomketels afgekeurd werden, werd het schip 20 September buiten dienst gesteld en ging de equipage tijdelijk over op het met denzelfden datum in dienst gestelde flottieljevaartuig *Assahan*.

Hr. Ms. *Assahan*. 6 September debarkeerde de equipage in de gebouwen van het Marine-etablissement en werd met kracht gewerkt om Hr. Ms. *Assahan* zoo spoedig mogelijk voor den dienst gereed te doen zijn. Toen de proeftochten op 22 September gunstig verliepen en de equipage weer geëmbarkeerd was, was het schip 29 September zeeklaar, zoodat de zoolang onderbroken opleiding weder kon voortgezet worden. Het lag in het voornemen, na aanvulling van de bemanning door werving van inlanders in het gewest Cheribon, naar Sabang te vertrekken.

Hr. Ms. *Mataram*. Tot 10 October 1910 werd het bevel over dezen bodem gevoerd door den luitenant ter zee der 1ste klasse G. Hoogenraad en daarna tot eind verslagjaar door diens ranggenoot A. W. Tirion. Het schip was voortdurend gestationneerd ter Zuid- en Westkust Nieuw-Guinea, met uitzondering van de tijden van 5 December 1910 tot 6 Januari 1911 en van 24 Juni 1911 tot 15 Juli daaraanvolgende, toen, ter periodieke dokking en tot het ondergaan van kleine herstellingen, te Soerabaja verbleven werd. Ter aanvulling van den kolenvoorraad werd Ambon meermalen aangedaan, op welke plaats dan tevens eenige dagen vertoefd werd, tot het houden van schietoefeningen aan den wal, tot het onderhouden van ketels en machines en ter verversching. Behalve ten behoeve van het ter Zuid-Westkust van

Nieuw-Guinea exploreerende detachement, werden, ter regeling van bestuurszaken, meermalen tochten langs de geheele kust gemaakt en ook van tijd tot tijd de Mimika-rivier bezocht om aanraking te krijgen met het dekkings-detachement van de aldaar exploreerende Britsche expeditie. Gedurende den tijd, dat over de diensten van Hr. Ms. *Mataram* niet beschikt werd, werden de schiet- en andere oefeningen voortgezet en gegevens op hydrographisch gebied verzameld, o.a. werden alle in de golf van Bintoeni en eenige in de Etna-baai uitmondende rivieren verkend. 29 November 1910 werden buiten de baai van Ambon en 27 April 1911 ter reede Fak-Fak de halfjaarlijksche schietoefeningen beeindigd. Van 5—8 April werd ter reede Mimika vertoefd, ten einde met het gouvernements-stoomschip *Zwaan* de Britsche expeditie benevens het dekkings-detachement te embarkeeren en naar Ambon over te voeren.

Toen in de maanden Mei en Juni Ambon door cholera besmet verklaard was, werd eenige malen te Banda verversch, terwijl na de dokking in Juli 1911 van Ambon naar Ternate gestoomd werd om eene overgevoerde stoomsloep aldaar aan den havenmeester af te geven. Van die plaats werd dadelijk naar het kruisterrein op Z.-W. Nieuw-Guinea vertrokken. Na aankomst van den nieuwen assistent-resident werd met dezen bestuurs-ambtenaar een tocht langs de kust gemaakt om de verschillende plaatsen te bezoeken.

Hr. Ms. *Koetei*. Het bevel over dezen bodem werd tot 30 Januari 1911 gevoerd door den luitenant ter zee der 1ste klasse C. D. DE HAES, van 30 Januari—13 Mei door diens ranggenoot J. W. F. J. DE WAL, van 13 Mei tot 19 Augustus tijdelijk door den luitenant ter zee der 1ste klasse A. L. BOESER en van 19 Augustus tot eind verslagjaar weer door den luitenant ter zee DE WAL. 1 October 1910 vertoefde Hr. Ms. *Koetei* ter Oostkust Borneo en kwam het schip op het einde dier maand naar Tandjong-Priok om van daar naar Djambi te vertrekken, ter overbrenging naar Tandjong-Priok van twee kleine stoomers. 3 November aldaar teruggekeerd, werd den 5den d. a. v. naar Pontianak gestoomd om het tijdelijk opnemingsvaartuig *Havik* vandaar naar Soerabaja te sleepen. Van 2 tot 29 December werd eene reis voor vlagvertoon naar Bangkok gemaakt en op laatstgenoemden datum te Tandjong-Priok teruggekeerd, waar tot 6 Februari 1911 verbleven werd. Van 6 tot 20 Februari werd in vereeniging met Hr. Ms. *Tromp* voor machtsvertoon eene reis naar het gewest Riouw en onderhoorigheden gemaakt en na afloop daarvan via Tandjong-Priok en Cheribon naar Soerabaja gestoomd tot het ondergaan van eenige herstellingen en ter periodieke dokking. Na van 18 tot 22 Maart oefeningen in Straat Madura gehouden te hebben, werd alles in gereedheid gebracht voor den a.s. tocht naar de Idenburg-rivier en op 1 April Soerabaja verlaten met bestemming

Noord Nieuw-Guinea. Via Makasser en Ternate werd Manokoeari 13 April bereikt en, na gehouden bespreking met het bestuurshoofd, werd 16 April de Mamberamo opgestoomd om een onderzoek in te stellen naar Pionier-bivak en dit zoo noodig weer bewoonbaar te maken, tevens werden op dezen tocht eenige plaatsbepalingen op de rivier gedaan. 26 April werd te Ternate teruggekeerd, de kolenvoorraad aangevuld en 2 Mei naar Manokoeari gestoomd ten einde de aankomst van de boot, met de officieren, schepelingen en Dajaks, die deel zouden nemen aan den exploratie-tocht, af te wachten. Na embarkement van personen en goederen, werd 8 Mei met het gewestelijk vaartuig *Pionier* naar de Mamberamo vertrokken en 12 Mei het Pionier-bivak bereikt. 15 Mei was het geheele detachement in het intusschen herstelde bivak ondergebracht, zoodat Hr. Ms. *Koetei* 17 Mei de rivier weder afstoomde en, na een bezoek aan de Humboldt-baai gebracht te hebben, 23 Mei te Manokoeari terugkeerde. Van 26 Mei tot 3 Juni werd te Ternate verbleven, de kolenvoorraad aangevuld en daarna via Manokoeari weer naar de Mamberamo gestoomd, om de te Manokoeari overgebleven levensmiddelen voor het detachement op te voeren. 16 Juni werd Pionier-bivak bereikt en 21 d. a. v. weer ter reede Manokoeari teruggekeerd. Ter aanvulling van den kolenvoorraad werd 22 Juni naar Ternate gestoomd, waar van 24—29 Juni verbleven werd. 6 Juli was het schip weder te Pionier-bivak, dat, na in ontvangstname van berichten van het exploratie-detachement, 11 Juli weder verlaten werd. Na voor bestuursaangelegenheden eene reis naar de Mapia-eilanden te hebben gemaakt, werd te Manokoeari de komst van het gewestelijk vaartuig *Pionier* afgewacht, dat eene reis naar de Mamberamo maakte. Op 27 Juli werd de reede verlaten en naar Ternate vertrokken, van waar 3 Augustus weder naar Manokoeari teruggekeerd werd. 14 Augustus kwam de *Pionier* weder van eene reis naar de Mamberamo terug, het bericht medebrengende, dat het exploratie-detachement omstreeks 15 Augustus in Pionier-bivak zou terugkeeren. Onmiddellijk werd onder stoom gegaan en 18 Augustus voor Pionier-bivak geankerd, waar 19 Augustus het detachement geëmbarkeerd werd. 20 Augustus werd de Mamberamo afgestoomd en via de Humboldt-baai en Manokoeari naar Ternate vertrokken, waar eenige der Europeesche deelnemers aan den exploratietocht debarkeerden. 30 Augustus werd te Menado geankerd en telegrafisch de uitslag van den exploratietocht medegedeeld. 3 September werd naar Boelangan gestoomd, waar de Dajaks debarkeerden. Den volgenden dag werd via Moeara-Pautei naar Ternate teruggekeerd, dat 12 September bereikt werd. 18 September vertrok Hr. Ms. *Koetei* via Manokoeari naar de Humboldt-baai, waar 29 September geankerd werd om het aldaar exploreerende detachement naar de Bira-rivier over te voeren.

Hr. Ms. *Wachtschip* De wachtschipdienst ter reede Soerabaja bleef opgedragen aan Hr. Ms. *Koning der Nederlanden*, waarover het bevel tot eind verslagjaar gevoerd werd door den kapitein-luitenant ter zee C. H. DE LUSSANET DE LA SABLONIÈRE.

Hr. Ms. *Torpedodienst.* Tot 31 October 1910 trad als chef van den Torpedodienst te Soerabaja op de luitenant ter zee der 1ste klasse F. J. VAN DER ESCH, die als zoodanig op dien datum vervangen werd door zijnen ranggenoot J. A. DIEMER KOOL, die op 16 Januari d.a.v. werd bevorderd tot kapitein-luitenant ter zee. Geregeld was eene groep van 3 booten in de vaart, terwijl als reserve voor die groep voortdurend eene 4de boot gereed was om in te vallen. Voor proefnemingen en voor oefening van pas bij den Torpedodienst gedetacheerde officieren was bovendien meestal eene 5de boot beschikbaar.

Door overplaatsing aan boord Hr. Ms. *Serdang* van de in opleiding geweest zijnde inlandsche matrozen werd de in het vorig jaarverslag genoemde proefneming gestaakt. Gedurende de maanden November en December was Hr. Ms. *Assahan* ter beschikking van den commandant Hr. Ms. *Siboga*, terwijl, toen deze bodem gereed was voor den dienst, Hr. Ms. *Assahan* in de maand Januari overgegeven werd aan het Marine-etablissement.

Telkens wanneer daartoe gelegenheid was, werden door eene groep torpedobooten, zoowel te Ampenan als in de vaarwaters van Soerabaja, aanvals-oefeningen gehouden op de aanwezige schepen, terwijl bovendien door de groep en door de booten afzonderlijk meermalen vaaroefeningen gehouden werden naar Kali-Anget, Kangean-Archipel, Straat Madura, enz., welke vaartochten zooveel mogelijk dienstbaar gemaakt werden aan het tegengaan van mogelijke zeerooverij. 27 December verleende Hr. Ms. *Hydra* assistentie aan den ballon *Batavia* van de Nederlandsch-Indische Vereeniging voor Luchtvaart. 10 November 1910 en 23 Maart 1911 hield eene groep buiten het Oostgat gevechtsschietoefeningen. Bij het snelheidschieten van de batterij Kedong Tjowek in Juni 1911 en bij de gevechtsschietoefeningen van de schepen van het Nederlandsch eskader in Augustus 1911 werd door één of meer torpedobooten de noodige assistentie verleend

Gedurende het verblijf van de schepen van het Nederlandsch eskader in de nabijheid van Soerabaja, in de maand Augustus, kwamen de aanvalsoefeningen op het geheele eskader of enkele schepen daarvan zeer tot haar recht, evenals van 6 tot 27 September, toen de groep, bestaande uit de booten *Draak*, *Krokodil* en *Zeeslang*, ter beschikking gesteld was van den commandant van het Nederlandsch eskader. Op eerstgenoemden datum werd met dat eskader via de Kangeangroep naar Makasser vertrokken, waar de vaar- en aanvalsoefeningen

met kracht voortgezet werden. 28 September keerden de booten weder te Soerabaja terug.

Schepen bestemd voor hydrographische opneming.

Hr. Ms. *Lombok*. Het bevel over dezen bodem werd gedurende den verslagtijd gevoerd door den luitenant ter zee der 1e klasse D. E. Keus. 1 October van Deli vertrokken, kwam het schip 8 October te Soerabaja aan, van waar het, na gedokt te zijn, 17 October weder vertrok, ten einde een aanvang te maken met de opname van de Paternoster- en Postillon-eilanden. Tot 23 December werd de opname voortgezet en vertrok het schip op dien datum naar Soerabaja, waar het, na daarvoor gereed gemaakt te zijn, 2 Januari buiten dienst gesteld werd.

Hr. Ms. *Van Doorn*. Van 1 October tot 28 December 1910 stond Hr. Ms. *Van Doorn* onder bevel van den luitenant ter zee der 1ste klasse P. C. Coops, en daarna tot einde verslagjaar onder dat van zijnen ranggenoot P. Kruys. De opname van de Z.-W. kust van Timor werd voortgezet, daarbij Timor-Koepang steeds als ververschingsplaats aandoende. 12 December werd naar Soerabaja vertrokken tot het ondergaan van de noodige herstellingen, welke 9 Februari gereed kwamen. Gedurende dezen tijd vertoefde een gedeelte der equipage afwisselend in het Marine-kampement te Malang. 3 Februari vertrok het schip naar Ambon, om, met deze plaats als station, een aanvang te maken met de opname van de Westkust van Nieuw-Guinea. 20 Februari werd Ambon bereikt, de kolenvoorraad aangevuld en 23 d. a. v. vertrokken naar het opname-terrein, waar deze bodem gedurende het verdere gedeelte van het verslagjaar werkzaam bleef. Ambon werd geregeld als ververschingsplaats aangedaan.

Hr. Ms. *Borneo*. Gedurende het verslagjaar stond deze bodem onder bevel van den luitenant ter zee der 1ste klasse O. H. van Persyn en werd voortdurend ter Westkust Nieuw-Guinea verbleven tot het verrichten van hydrographische werkzaamheden, met uitzondering echter van den tijd van 10 April—19 Juni, toen het schip te Soerabaja in herstelling was. Als ververschingsplaats werd Ambon van tijd tot tijd aangedaan.

Hr. Ms. *Van Gogh*. Het bevel over dezen bodem werd gedurende den verslagtijd gevoerd door den luitenant ter zee der 1ste klasse F. C. Brust. 1 October vertoefde het schip ter periodieke dokking te Sabang en vertrok 10 October naar Sumatra's Westkust, ter voortzetting van de opname van die kust en de bewesten daarvan liggende eilanden.

Van 5 tot 14 April werd weder te Sabang vertoefd en werden daarna de hydrographische werkzaamheden hervat. Emmahaven werd geregeld als verversching splaats aangedaan.

Hr. Ms. *Sumbawa*. Deze bodem werd 2 Januari 1911 in dienst gesteld en was 31 Januari gereed voor den dienst. Tot eind verslagjaar werd het bevel gevoerd door den luitenant ter zee der 1ste klasse D. E. KEUS. Gedurende de maand Januari vertoefde de bemanning eenigen tijd te Malang in het Marine-kampement. 1 Februari werd van Soerabaja vertrokken en allereerst de reede van Cheribon opnieuw opgenomen. 13 Maart hiermede gereed zijnde, werd naar Tandjong-Priok vertrokken en van daar den 23sten d. a. v. naar Assahan, waar 1 April een aanvang gemaakt werd met de opname van de rivier van dien naam. Na gereedheid, werd 13 Mei via Pontianak weder naar Tandjong-Priok vertrokken, waar 23 Mei gemeerd werd. 26 Mei werd naar Anjer-Lor vertrokken om Straat Merak en de reede van Pakoe in kaart te brengen en, na gereedheid hiervan, op 3 Juni naar Telok-Betong, om aldaar eveneens de reede opnieuw op te nemen. Met uitzondering van den tijd van 3 tot 10 Juli, toen ter verversching te Tandjong-Priok vertoefd werd, werd tot 18 Juli aan de heropname doorgewerkt en deze op dien datum beeindigd. Ter periodieke dokking was het schip van 22 Juli tot 7 Augustus te Soerabaja en vertrok op laatstgenoemden datum naar Semarang, waar na aankomst onmiddellijk een aanvang gemaakt werd met de opname van de reede. 15 September hiermede gereed zijnde, werd naar Soerabaja vertrokken, waar het schip den volgenden dag aankwam en tot eind verslagjaar verbleef.

Hr. Ms. *Havik*. Het bevel over dit tijdelijk opnemings-vaartuig werd gevoerd door den luitenant ter zee der 1ste klasse C. L. VAN BUUREN. Na beeindiging van de opname der geul naar de kleine Kapoeas-rivier, werd het schip 8 November door Hr. Ms. *Koetei* van Pontianak naar Soerabaja gesleept, waar het 11 November aankwam en waar het 13 December d. a. v. buiten dienst gesteld werd. Ten einde den drempel van het Wester-vaarwater van Soerabaja op te nemen, was het schip van 4 April tot 3 Mei weder in dienst, onder bevel van den luitenant ter zee VAN BUUREN.

DE NAVOLGENDE OORLOGSSCHEPEN VAN VREEMDE NATIËN BEZOCHTEN GEDURENDE DIT VERSLAGJAAR DEZEN ARCHIPEL.

Natie.	Soort schip.	Naam.	Heeft zich opgehouden te:	Datum.	
Engeland. .	Kruiser 2e kl.	*Astraea.*	Soerabaja.	3— 7 October	1910.
	Torpb.-jager.	*Paramatta.*	Balikpapan.	9—11 November	„
	„	*Yarra.*	„	9—11 „	„
	Kruiser 2e kl.	*Cambrian.*	Tr.Koepang	18—20 Augustus	1911.
	„ 3e „	*Psyche.*	„	18—20 „	„
	„ 3e „	*Pioneer.*	„	18—20 „	„
	„ 3e „	*Pyramus.*	„	18—20 „	„
	„ 2e „	*Flora.*	Sabang.	29—30 „	„
	„ 3e „	*Psyche.*	Tg.-Priok.	25—28 September	„
	„ 3e „	*Pioneer.*	„	25—28 „	„
Frankrijk. .	Kruiser 2e kl.	*Alger.*	Sabang.	6— 7 October	1910.
	„ 1e „	*Montcalm.*	Tg.-Priok.	1— 9 Maart	1911.
	„ 1e „	„	Sabang.	26—29 April	„
Duitschland	Opn.vaartuig.	*Planet.*	Makasser.	23—25 October	1910.
	„	„	Ambon.	28—30 „	„
	Kruiser 1e kl.	*Scharnhorst.*	Tg.-Priok.	20—27 Januari	1911.
	„ 2e „	*Leipzig.*	Sabang.	23—26 „	„
	Kanonn.boot.	*Tiger.*	Tg.-Priok.	1— 4 Maart	„
	„	„	Soerabaja.	6—13 „	„
	„	„	Stagen.	15—16 „	„
	„	„	Makasser.	17—18 „	„
	„	„	Menado.	21—22 „	„
	Kruiser 3e kl.	*Comet.*	Stagen.	26 Juli	„
Portugal . .	Pantserkorvet.	*Vasco da Gama.*	Tg.-Priok.	6—12 October.	1910.
	Kruiser 3e kl.	*Sao Gabriël.*	Soerabaja.	2— 6 November	„
	„ 3e „	*Republica.*	Sabang.	18—19 April	1911.
China	Kruiser 2e kl.	*Hai Tschen.*	Beln. Deli.	28—30 Maart	„
	„ 2e „	„	Tg.-Priok.	8—16 April	„
	„ 2e „	„	Semarang.	17—25 „	„

Draadlooze Telegrafie.

Nadat aan boord Hr. Ms. *Tromp* zeer gunstige resultaten waren verkregen met een gewijzigd luchtnet (reeds genoemd in het vorig jaarverslag), werden de luchtnetten van Hr. Ms. *Hertog Hendrik* en *De Ruyter* in denzelfden zin gewijzigd en de proefnemingen daarmede, door eene daartoe benoemde commissie, voortgezet. Toen de commissie tot het resultaat kwam, dat de gewijzigde luchtnetten geen enkel voordeel boven de oude aanboden, werd door den Minister van Marine

in overweging gegeven om, indien de pogingen om tot een voordeeliger en in elk geval gemakkelijker te behandelen luchtnet te geraken voortgezet werden, aan boord Hr. Ms. *Hertog Hendrik* en *De Ruyter* proeven te nemen met een net van den 4- of 6-puntigen stervorm.

Daar deze twee schepen nog langen tijd in deze gewesten zullen vertoeven en de stations vooreerst dus niet in Nederland getransformeerd kunnen worden in denzelfden zin als reeds geschied is aan boord Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* en *Tromp*, waarbij de luchtnetten tot den eenvoudigsten vorm van 4 à 5 horizontale draden zijn teruggebracht, werd tot bovengenoemde wijzigingen besloten en werden de proeven met die luchtnetten voortgezet.

Bij het seinen in eskader-verband, met weerstand geschakeld in den luchtdraad, bleek het beslist noodzakelijk te zijn, den gevoeligsten Schloëmilch-detector te gebruiken, daar, om de teekens op te nemen op de ongevoelige detectoren, zooveel energie noodig was, dat een eventueele vijand met een gevoeligen ontvanger daartoe op grooten afstand zeker in staat zou zijn.

De proefnemingen, genoemd in het vorig rapport, om door middel van een smoorvonk-apparaat de capaciteit van het oefeningsstation aan boord Hr. Ms. wachtschip te Soerabaja op te voeren, werden beëindigd. Door de met eigen middelen samengestelde smoorvonk gelukte het niet de capaciteit te verhoogen en toen op andere wijze getracht werd hiertoe te geraken, moesten die pogingen door overplaatsing van den daarmede belasten officier ook gestaakt worden. Door gebrek aan personeel werd dit station toen tijdelijk gesloten. Hoewel, door dit ongunstig resultaat, de marinestelling Soerabaja nog steeds niet in het bezit was van een enigszins krachtig station, werd toch aan de Indische regeering machtiging gevraagd het draadlooze station van Hr. Ms. *Koningin Wilhelmina* op West-Java op te stellen. In verband met defensie belangen werd aan West-Java de voorkeur gegeven boven Oost-Java en dit te meer, daar door het eerlang te Sitoebondo op te richten krachtig draadloos station, met welke plaats Soerabaja telegrafisch verbonden is, ook dat deel van Java van een station voor draadlooze telegrafie voorzien zal zijn. Begin Mei werden de werkzaamheden om het station van de *Koningin Wilhelmina* op het terrein van het Departement der Marine op te richten aangevangen, doch kon dit gedurende het verslagjaar nog niet in gebruik genomen worden.

De plannen, eveneens genoemd in het vorig verslag, omtrent het oprichten van draadlooze stations te Sabang, Sitoebondo, Timor-Koepang en Ambon kwamen reeds gedeeltelijk tot uitvoering. Met de Maatschappij „Telefunken" werden contracten gesloten voor het oprichten dier stations, waarbij de maatschappij voor het station te Sabang garandeerde eene werkingssfeer over zee bij dag van 750 KM.

over zee bij nacht 1500 K.M., over vlak land bij dag 600 K.M. en bij nacht 1200 K.M. Wat de andere stations betreft, bedragen deze afstanden respectievelijk 1000—2000, 700 en 1400 K.M. Het station te Sabang werd in Juli beproefd, waarbij Hr. Ms. *Tromp* als tegenstation fungeerde.

Tot het doen van proefnemingen werd aan den heer G. C. FRASER, te Batavia, vergunning verleend tot het oprichten aldaar van een met eigen middelen samengesteld station voor draadlooze telegrafie, op door het gouvernement van Nederlandsch-Indië vastgestelde voorwaarden. Omtrent het al of niet gebruik maken van deze vergunning zijn geene berichten ontvangen.

Door de schepen in deze gewesten werden de navolgende waarnemingen betreffende luchtstoringen gedaan:

Uur van den dag.		*De Zeven Provinciën.*		*De Ruyter.*	*Holland.*		
		Tandj.-Priok 4—13 Mrt. '11.	Soerabaja 15—21 Mrt. '11	Ampenan Mei—Juni—Juli '10.	N.- en W.kust Celebes Jan.-Febr. '11	Soerabaja 11—18 Aug. '10	Ampenan 19—30 Aug. '10
D.W.	6 u.	1,5 l	1,6 l	1,6 l		0,3 l	0,45 l
V.M.	10 u.	1,4 „	2,4 „	1,2 „		0,5 „	0,5 „
A.M.	2 u.	2,9 „	3,4 „	2,4 „	weinig	1,5 „	1,4 „
P.V.	6 u.	3,5 „	3,2 „	2,9 „		2,3 „	2,1 „
E.W.	10 u.	3,3 „	2,6 „	2,8 „	of	2,2 „	2,0 „
H.W.	2 u.	3,0 „	3,0 „	2,5 „		1,0 „	1,2 „
				max. 3 A.M. 4 u. en E.W. 12 u	geen.	max. 2,5 E.W. 8 u.	max. 2,2 E.W. 8 u.
				min. 1 V.M. 8 u.		min. 0,2 V.M. 8 u.	min. 0,4 V.M. 8 u.

De opgaven van de kolommen 5, 7 en 8 konden vanwege het te laat ontvangen der rapporten D. T., loopende van 1 April—1 October 1910, niet in het vorig verslag worden opgenomen.

Aan boord Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* sloegen, niettegenstaande de belasting niet te zwaar was, drie Leidsche flesschen door, hetgeen na onderzoek toegeschreven moest worden aan het groote verschil in glasdikte op verschillende plaatsen van de flesschen. Aan boord Hr. Ms. *De Ruyter*, waar op 17 Februari 1911 na langdurig seinen eveneens eene flesch doorsloeg, kon hiervoor geene oorzaak gevonden worden.

Met ingang van 1 Februari 1911 is de regeering van Nederlandsch-Indië toegetreden tot de op 3 November 1906 te Berlijn gesloten internationale radio-telegraaf-overeenkomst met de daarbij behoorende aanvullings-verbintenis en slot-protocol.

Omtrent de in het vorig rapport genoemde plannen van Australië tot oprichting van stations voor draadlooze telegrafie, om de nabijgelegen eilanden in verbinding te brengen met het vasteland, kan worden medegedeeld, dat in Mei 1911 een station te Suva (Fyi-eilanden), met eene werkingssfeer van 300 mijl, voor het algemeen verkeer geopend werd.

Reis van het Nederlandsch eskader in Oost-Indië, bestaande uit de pantserschepen *De Ruyter*, *Hertog Hendrik* en *Koningin Regentes* naar Australië.

Eskader-commandant: Kapitein ter zee W. VAN VOSS, aan boord Hr. Ms. *De Ruyter*.

1°. Nautisch gedeelte.

Ingevolge artikel 1 der mij verstrekte instructie, heb ik met de tot het Nederlandsch eskader in Oost-Indië behoorende divisie, bestaande uit de pantserschepen *De Ruyter*, *Hertog Hendrik* en *Koningin Regentes*, den 15den Augustus 1910 te 5 uur 30 m. D.W. de reede van Soerabaja verlaten met bestemming naar Ambon, ten einde den kolenvoorraad aldaar aan te vullen.

De schepen, respectievelijk onder bevel van den kapitein-luitenant ter zee A. VAN DEN DRIESSEN MAREEUW, kapitein ter zee H. T. HOVEN en kapitein ter zee J. A. A. C. RIDDER VAN RAPPARD, waren voorzien van 18 weken victualie en van warme kleedingstukken voor koel klimaat.

Bij vertrek bedroegen de kolenvoorraad en diepgang:

Hr. Ms.	*De Ruyter*	622	ton	bij	een	diepgang	V. 59,5	A. 58,5,
„ „	*Hertog Hendrik*	620	„	„	„	„	„ 60	„ 58,
„ „	*Koningin Regentes*	636	„	„	„	„	„ 60	„ 60.

Stoomden door het Oostervaarwater naar Straat Madura; stopten bij het lichtschip, teneinde de kooien en zakken der achtergebleven schepelingen aan twee torpedobooten mede te geven, die bereidwillig door

den chef van den Torpedodienst biertoe beschikbaar waren gesteld.

Vervolgden te 9 uur 15 m. V.M. de reis, hadden te 10 uur 12 m. Zwaantjesdroogte Zuid en bepaalden koers N.68°0. magn., stonden op de D.W. van den 16den Zuid van het eiland Pandjang, stoomden rond tot verifieeren van de kompassen, waarna de reis vervolgd werd en koers gesteld op het licht van den Bril.

De Oostmoesson, die slechts flauw doorstond met mooi weer, werd op de H.W. van den 17den krachtiger met harden regen en slecht zicht.

Geen zicht van het licht van den Bril gekregen hebbende, werd te 7 uur D.W. koers gezet op het licht van Straat Saleyer.

Passeerden deze straat te 8 uur 15 m. E.W., waarna koers op Zuid-Eiland bepaald werd.

De Oostmoesson was hier nagenoeg geheel weg, hadden fraai weer en zuchtjes uit het Oosten.

Loopen op den V.M. en A.M. van den 18den bezuiden en beoosten Boeton langs.

Op den P. V. het licht van Wangi-Wangi Oost peilende, zetten koers naar Ambon.

Hadden den 19den een eenigszins krachtiger doorstaande Oostmoesson.

Loopen op de D.W. van den 20sten de baai van Ambon binnen en ankeren aldaar te 8 uur V.M.

Konden dien dag geen kolen laden, aangezien Hr. Ms. *Mataram* daarmede bezig was.

Verblijven te Ambon tot den 25sten, vullen de kolenvoorraden aan en gaan te 5 uur P.V. na gereedheid onder stoom.

Bij vertrek bedroeg de kolenvoorraad van Hr. Ms. *De Ruyter* 629, van Hr. Ms. *Hertog Hendrik* 640 en van Hr. Ms. *Koningin Regentes* 672 ton.

Na het verlaten van de baai werd, met den koers varieerende van N. 117°—114° magn. bewesten de Banda-, Kei- en Aroe-eilanden, naar het punt gestoomd gelegen op de parallel van 10° 45′ Z.Br. ongeveer 60 mijl beoosten Straat Torres.

Op de H.W. van den 26sten werd door de *Regentes* geseind, dat met de nieuwe kolen geen voldoende stoom gehouden kon worden om op post te blijven, waarop tot 8 mijl verminderd werd. Op den V.M. werd aan boord van dien bodem daarop de 4e ketel bijgezet en met gemengde kolen gestookt, waarna de reis weder met 9 mijl vervolgd kon worden.

Hadden op D.W. en V.M. zicht en peiling van de Banda-eilanden.

De wind was O.Z.O. eerst flauw, doch later toenemende tot stevige bramzeilskoelte.

Den 28sten was de wind meer in kracht toegenomen tot middelzwakke en gereefde marszeilskoelte en stond er veel zee, zoodat de schepen nogal stampten.

De met de *Regentes* genomen kolenproef gaf een verbruik aan van ruim 37 ton; die proef werd het volgende etmaal voortgezet.

Den 29sten waren wind en zee nog meer toegenomen en werd gemiddeld geen 6 mijl behouden.

Op den P.V. meer onder de luwte van Australië komende, nam de zee merkbaar af en werd de wind iets minder krachtig, ofschoon er nog een stijve bries bleef staan.

Den 30sten bleef de weersgesteldheid als den vorigen avond.

Naar gelang Straat Torres genaderd werd, namen wind en zee geleidelijk af en werd het tegen den avond stil.

Sneden te 4 uur A.M. de parallel van 10°45′ Zuid bij 140°24′ O.L. waarop de koers N. 85° magn. werd bepaald, ten einde bezuiden de gevaren bewesten Straat Torres te passeeren.

Te 6 uur P.V. werd verminderd tot 6 mijl om met den dag bij Booby aan te komen.

Rondden te 8 uur V.M. van den 31sten Booby en stoomden het Prince of Wales Channel in.

Vierden de verjaardag van Hare Majesteit de Koningin op de voorgeschreven wijze.

Ter vervolging van de reis naar Brisbane stonden twee wegen open en moest nu eene keuze gedaan worden.

De eerste weg is door Straat Torres en het N.O. kanaal; buiten de reven om door de Koraalzee. Deze weg is ± 300 mijl langer dan de binnenweg, maar heeft het groote voordeel minder tijd te kosten, aangezien men slechts één nacht in Straat Torres behoeft ten anker te gaan en verder onafgebroken door kan stoomen.

De tweede of binnenweg is een 300 mijl korter, maar zeer zorgelijk te varen, waarbij men de eerste dagen des avonds meestentijds ten anker moet gaan.

Het was mijn voornemen den buitenweg te kiezen, ten einde vroeger te Brisbane aan te komen, doch ik besloot na rijp beraad den binnenweg te volgen en wel om verschillende redenen.

De Oostenwind toch stond zoo krachtig door, dat van den 27sten 's middags tot den 30sten 's middags slechts 474 mijl gemaakt werden, waarvan één etmaal slechts 134, waarbij door de *De Ruyter* 102, de *Hertog Hendrik* 103 en de *Koningin Regentes* 114 ton kolen verbruikt werden.

Aangezien het zich liet aanzien, dat buiten het N.O. kanaal de Oostenwind minstens even krachtig, zoo niet sterker, zou doorstaan en daar veel hooger zee te verwachten was, werd de binnenweg gekozen, die bovendien het voordeel heeft, dat over het algemeen de zee kalm is en er geene deining staat, terwijl, wanneer het noodig mocht blijken, altijd eene noodhaven aangedaan kan worden om kolen te laden, iets,

wat eenmaal de buitenweg gekozen zijnde, vrijwel onmogelijk is.

Dat de pessimistische verwachtingen omtrent het weer gegrond waren, bleek al spoedig. De Oostenwind toch, die des avonds van den 30sten was gaan liggen, kwam op de H.W. van den 31sten weder krachtig op, liep verder op den dag naar het Z.O. en stond hard door.

Ter hoogte van Goode Island werd eenige uren een tegenstroom ondervonden van 4½ mijl, later geleidelijk verminderende, tot dat van 2 tot 4 uur A.M. 2 mijl stroom mede gevonden werd, die daarna weder plaats maakte voor één mijl tegenstroom.

Stoomden, na Wednesday-eiland gepasseerd te zijn, door het Adolphus Kanaal om de Z.O., hierbij de op de kaarten aangegeven route tusschen de reven volgende, en ankerden te 6 uur 30 m. P.V. met donker ter hoogte van Red Cliff.

Hadden van 8 uur V.M. 68 mijl over den grond afgelegd.

Den 1sten September te 6 uur D.W. werd weder onder stoom gegaan en de reis vervolgd.

Hadden behalve enkele regenbuien goed weer, maar hadden tegenwind uit het Z.O.

Ankerden te 6 uur P.V. nabij Tair Cape, hadden dien dag 85 mijl over den grond afgelegd.

Gingen den 2den September te 6 uur D.W. onder stoom. De Z.O. wind bleef even krachtig doorstaan als de vorige dagen. Ankerden te 7 uur P.V. ter hoogte van Wilkie Island. Ook dezen dag waren stroom en wind tegen geweest en werd 90 mijl behouden.

Des nachts van den 3den September nam de Z.O. wind merkbaar in kracht af, doch nam op den V.M. weder sterk toe en stond verder weder hard door. Gingen te 6 uur D.W. onder stoom en bepaalden de vaart op 9 mijl.

Passeerden op den A.M. Kaap Melville en ankerden te 7 uur 30 m. P.V. ten Noorden van de Turtle-eilanden; hadden dien dag 109 mijl gemaakt.

Te 5 uur 45 m. D.W. van den 4den werd de reis vervolgd met 9 mijl; hadden weder harden Z.O. wind tegen, die tegen den avond minder werd; te 1 uur A.M. werd de vaart weder op 8 mijl bepaald.

Passeerden te 10 uur E.W. het licht van Low Island en kregen te 1 uur H.W. van den 5den zicht van het licht van Cairns, bepaalden, nadat het geleidelicht in het zicht was gekomen, koers één mijl buiten Fitsroy-eiland. Rondden dit eiland te 3 uur 36 m.; passeerden te 6 uur D.W. de Normanby-eilanden, waarna langs Noord Barbard en beoosten de Palm-eilanden de reis werd vervolgd.

Hadden 's nachts weinig of geen wind, af en toe regenbuien, doch zeer goed zicht, vermeerden te 6 uur D.W. vaart tot 9 mijl, ten einde bij dag voor het Whitsunday-kanaal te komen.

Des daags woei de wind flauw uit het Z.O., hadden af en toe losse regenbuien van korten duur, overigens goed weer en goed zicht. Kregen op de E.W. zicht van de lichten van Cleveland en Bowlinggreen; stuurden, nadat het laatste Zuid gepeild werd, 3 mijl benoorden Gloucester-eiland.

Liepen te 9 uur V.M. van 6 September de Whitsunday-passage in; hadden flauwe koelte uit het Z.Z.O. en zeer fraai weder. Kregen te 10 uur E.W. zicht van het licht van Pine-eiland, waarop, benoorden en beoosten de Percy-eilanden langs, door het Capricorn Channel naar open zee gestoomd werd, welke te 7 uur 30 m. P.V. van den 7den werd bereikt.

Koersten daarna naar Sandy Cape.

Hielden zeer fraai weer, met een flauw koeltje uit het O.N.O. Passeerden op de H.W. van den 8sten September den Zuiderkeerkring; hadden eene flauwe N.O. koelte en fraai weer.

Kregen op den P.V. zicht van het licht van Double Island.

Op de H.W. van den 9den het licht van Moreton in het zicht krijgende, werd des nachts op en neer gehouden, embarkeerden den loods en stoomden naar binnen, behalve de *Hertog Hendrik*, die ter reede ankerde en met het oog op de beschikbare boeien met eb binnen moest komen, daar de *De Ruyter* en de *Hertog Hendrik* beiden voor 2 ankers zouden liggen met het naar elkaar toegekeerd achterschip op ééne boei. De *Koningin Regentes* ankerde iets hooger de rivier op.

Salueerden bij binnenkomst het gouvernement op de gebruikelijke wijze bij fort Lytton, welk saluut met een gelijk aantal schoten beantwoord werd.

Voor de stad geankerd zijnde, werden wij gecomplimenteerd namens den commandant van het opleidingsschip en werd de standaard gesalueerd, welk saluut beantwoord werd.

De vice-consul, Mr. GEORGE T. SOUTHERN, kwam kort na aankomst aan boord en werd een officier van piket gezonden om kennis te geven van onze aankomst aan den gouverneur van den Staat, Sir MC. GREGOR, den eersten-minister W. KIDSTON en den major, alderman J. W. HETERINGTON.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

BRISBANE.

a en *b*. Men tracht de rivier te Brisbane door baggeren op eene diepte van 24 voet bij laagwater te brengen; thans staat er bij laag-

waterspring 22 voet. Schepen van onze afmetingen kunnen de rivier opvaren tot voor de stad. Het is niet raadzaam de rivier zonder loods op of af te varen, vooral nabij de stad zijn de bochten kort en scherp en moet meermalen zeer dicht langs den oever gestoomd worden. De zeilaanwijzingen gaven zeer voldoende aanwijzing De toegangen tot Moreton Bay zijn echter aan veel verandering onderhevig. Bij harden wind wordt het bevaren van het North Channel door de loodsen ontraden wegens de vele zee, die er dan spoedig staat. Het fort Lytton, aan de monding van de rivier gelegen, heeft geene gevechtswaarde en dient slechts als exercitie-batterij. Een gegraven dok treft men te Brisbane aan voor schepen van 19 voet diepgang, lengte 430 voet en 45 voet breedte. Kolen worden geleverd uit de mijnen, welke op 25 mijl afstand zijn gelegen of aangevoerd uit New-Castle. Kolenopslagplaatsen zijn er te Brisbane niet. Alleen Australische kolen waren er verkrijgbaar; het overnemen gaat uiterst langzaam. De soort geladen kolen gaf bijzonder veel asch en rook.

Drink- en voedingwater konden verkregen worden, doch de hulpmiddelen zijn te gering om drie schepen gelijktijdig behoorlijk te voorzien.

Gegevens omtrent Brisbane zijn te putten uit: „The Annual Review of Queensland", published by Commercial publishing Cy. of Sydney limited, 37 Pittstreet, Sydney; voorts uit „Our first Half Century, a review of Queensland progress, based upon official information, Brisbane," printed and published bij ANTHONY J. CUMMING, Government printer 1909, mede uit: „Australien von Prof. Dr. KURT HASSERT, Leipzig, G. J. Goschensche Verlagshandlung 1907", en verschaft het Intelligence and Tourist-Bureau te Brisbane op den hoek van Queens- en Georgestreets tal van smaakvol geïllustreerde boekjes over den stand van landbouw en veeteelt en hunne ontwikkeling.

c. De schepen laadden er respectievelijk: *De Ruyter* 244, *Hertog Hendrik* 190 en *Koningin Regentes* 263 ton Australische kolen der Ipswich-mijnen à 11½ shilling per ton en 72, 68 en 84 ton water à 5 shilling per ton.

De ververschingen waren van goede hoedanigheid, vooral het vleesch, en niet duur.

Voor geld werd in wisselbrieven op Holland 10 dagen zicht f 12,27 en op Batavia 8 dagen zicht f 12,28½ betaald.

d. Een saluut aan het gouvernement werd aan de monding der rivier afgegeven en beantwoord door het fort Lytton. Bij vertrek de rivier afstoomende, werd een aan den standaard gebracht saluut door het passeerende Engelsche oorlogsschip *Cambrian* door het vlaggeschip beantwoord. Met de commandanten van leger en marine werden officieele bezoeken gewisseld en een bezoek gebracht aan Zijne

Exellentie den gouverneur, Sir Mc. Gregor, die in persoon het bezoek terugbracht. Eveneens werden bezoeken gewisseld met den eersten-minister, burgemeester, havenmeester en Duitschen consul. De bezoeken met de overige consuls werden door het zenden van kaartjes als gewisseld beschouwd, daar zij op mijn voorstel in overleg met onzen consul gezamenlijk hunne opwachting maakten tijdens het aan boord van het vlaggeschip gegeven „at home" en er geen tijd bestond tot het in persoon terugbrengen van dat bezoek.

De verschillende beleefdheden, welke wij te Brisbane mochten ondervinden, bestonden uit een lunch bij Zijne Excellentie den gouverneur, waaraan, behalve door mij met de commandanten en mijn adjudant, door zes officieren werd deelgenomen, gevolgd op den dag daarna door eene particuliere uitnoodiging bij Zijne Excellentie in familiekring op den lunch, voor mij en mijn adjudant, en de algemeene uitnoodigingen voor eenige lawntennis-partijen. Alle officieren en 300 man kregen eene uitnoodiging tot het bijwonen van een orgelconcert en van eene bioscoop-voorstelling, terwijl een twaalftal officieren gebruik maakten van het aanbod van een vrijbiljet per spoor bij een tochtje naar het binnenland.

Van den eersten-minister en den burgemeester mochten de commandanten en ik nog de keurige boekwerken „Our first Half Century" en „Jubilee History of Queensland" ten geschenke ontvangen, terwijl ons nog een album met eene serie foto's van Brisbane later werd toegezonden.

3°. De schepen.

Hierover valt geen bijzonders te vermelden.

4°. Oefeningen.

Op reis van Soerabaja naar Ambon werd ééns gevaren en gemanoeuvreerd met gedoofde lichten en ééns vuurleiding-oefening gehouden, met schijnlanceering, door Hr. Ms. *De Ruyter* op de beide andere schepen.

Van Ambon naar Booby bestond geene gelegenheid tot het houden van eskader-oefeningen, uithoofde van het slechte weer; van Booby tot Sandy Cape was het vaarwater voor deze oefeningen ongeschikt. Den 8sten in open zee werd des voormiddags gemanoeuvreerd.

5°. Mededeelingen omtrent den gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was over het algemeen gunstig te noemen; op Hr. Ms. *Koningin Regentes* deed zich een ernstig geval van typhus voor en werd de patient naar het hospitaal te Brisbane overgebracht.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Geene.

SYDNEY.

1°. Nautisch gedeelte.

Verlieten den 14den te 2 uur A.M., na het sluiten der rekeningen en na aanboord komst van de loodsen, Brisbane, en stoomden de rivier af. Het late uur van vertrek vond zijn oorzaak in het feit, dat gewacht moest worden op den doorkomenden vloed.

Daar het mijn voornemen was Sydney den 16en zoo vroeg mogelijk te bereiken, werden 5 ketels in gebruik genomen, en met 11 à 12 mijl de reis aangevangen.

Uit de rivier komende moest, door het N.W. Channel, Moreton Bay verlaten worden, daar in het veel kortere Noord Kanaal geen voldoende water stond.

Gaven te 11 uur E.W. de loodsen bij Kaap Moreton af en stoomden daarna met verschillende koersen langs de kust naar Sydney, zorgende steeds 15 mijl uit den wal te blijven, ten einde zooveel mogelijk van den Zuidelijken stroom profijt te trekken, die dichter onder den wal minder sterk is.

Vonden buiten komende een krachtigen Z.O. wind en zee, doch nog weinig deining.

Eind E.W. werd door de *Regentes* geseind, dat de vaart niet kon volgehouden worden, waarop eerst tot 10 en kort daarop tot 9 mijl verminderd werd.

Op de H.W. van den 15den bleef de weersgesteldheid onveranderd; op den V.M. werd de 6e ketel op de *Regentes* bijgezet, waardoor het aantal van 85 omwentelingen kon bereikt en volgehouden worden, ongeveer een 10 mijls vaart gevende.

Van den stroom om de Zuid, die hier 1 à 2 mijl sterk is, en volgens berichten van de laatst binnengekomen schepen met een kracht van 3 à 4 mijl doorstond, werd alleen dit gemerkt, dat hierdoor de tegenstand van deining en wind werd opgeheven. De wind liep van het Z.O. door het Zuiden naar het Z.Z.W., terwijl meer om de Zuid komende eene iets hoogere Z.O. deining werd aangetroffen.

Op den A.M. liep de wind terug naar het Z.Z.O, nam in kracht af en ging tegen den avond liggen.

De zee en deining werden aanmerkelijk minder en kon weder worden aangezet tot 11 mijl.

De Zuidelijke stroom werd nu ook merkbaarder en werd op het eind van den P. V. 13 mijl behouden.

Op de H. W. van den 16den kwam de wind door uit het N. O., de stoomgelegenheid was zeer gunstig en werd een stroom van bijna 3 mijl om de Zuid gevonden. Kregen gedurende den nacht zicht en peiling van de lichten van Solitary, Smoky Cape, Tacking Point en Sugarloaf Point.

Nemen te 3 uur A. M. de loodsen aan boord voor den ingang van de baai van Sydney. Stoomen op loodsmansaanwijzing naar binnen en meeren op eene boei nabij het Engelsche admiraalschip *Powerfull*, in Farm Cove Baai, de *Hertog Hendrik* en *Koningin Regentes* in Neutral Bay.

2. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard.

a. en *b.* De baai van Sydney levert geene moeilijkheid op om uit en in te loopen. De zeilaanwijzingen zijn zeer goed en men zou ook zonder loods kunnen binnenkomen. Het nemen van den loods is gewenscht om geene moeilijkheid te ondervinden met het zoeken van de ankerplaats, waarvoor de loods van instructies voorzien is.

De ligplaats in de baai is volkomen veilig. Als noodhaven voldoet zij voor schepen van dit charter aan alle te stellen eischen.

Het voornemen bestaat op Middle Head twee vuurtorens te bouwen, welke, te zamen, als merk zullen dienen om vrij te loopen van het South Reef.

De toegang der baai wordt beheerscht door ingezonken kustforten. Nadere gegevens hieromtrent konden niet verkregen worden.

Het Garden Eiland is nagenoeg geheel ingenomen door den Royal Naval Dockyard. Herstellingen van kleinen omvang geschieden hier. Voor dokken gebruikt de Engelsche Marine het gouvernementsdok Fitz-Roy op Cockatoo Eiland, waar tevens de grootere herstellingen worden uitgevoerd.

De Engelsche oorlogsschepen gebruiken in Australië geene Australische steenkolen, doch altijd New-Zealand coals.

Als haven is Sydney een der mooiste en beste der wereld, met eene oppervlakte van 15 vierkante Engelsche mijlen en 200 Engelsche mijlen kustlijn. Tot vlak bij de kust kunnen de grootste schepen meeren en rondom door land ingesloten, ligt men er voor alle winden beschut. De exploitatie der havenwerken geschiedt door de Sydney Harbour Trust. Aan dit lichaam is de beschikking over de geheele oeverstrook tot eene bepaalde breedte voorbehouden. De verschillende stoomvaartmaatschappijen gebruiken speciaal voor haar bestemde steigers tegen vaste huurwaarde. Voor 't overige worden havengelden berekend naar het aantal geloste tonnen.

Het voornaamste uitvoerproduct is wol, van welk artikel in 1909 voor eene waarde van 15 millioen pond sterling werd uitgevoerd. Voor het overige bestaat de export voornamelijk uit: boter, tarwe, meel, talk, vleesch, huiden, leer, goud, zilver, koper en steenkool.

Voor uitvoerige inlichtingen wordt verwezen naar:

„The Australian Commonwealth. Its resources and production," uitgegeven door het Commonwealth Government;

„The Monthly Statistical bulletins of New South Wales," gepubliceerd wordende door het N.S.W. Government;

„The annual reports of the Sydney Chamber of Commerce";

„Sydney Harbour Trust Commissioner's reports" (verschijnt jaarlijks) en „Regulations made under the Sydney Harbour Trust act. 1900 and 1904."

c. De aangekochte hoeveelheden levensmiddelen waren van zeer goede hoedanigheid en matig van prijs.

De kolen waren uit New-Castle en van betere hoedanigheid dan die te Brisbane geladen. Alhier werden contracten aangegaan voor het leveren van steenkolen in de overige in Australië te bezoeken havenplaatsen, in verband met de slechte hoedanigheid der in die plaatsen te verwachten aanwezige kolensoorten.

Zoo verschafte de „Bellambi Coal Company" de kolen voor de plaatsen Melbourne, Adelaïde en Fremantle tegen den prijs respectievelijk van: 21½ shilling, 25 shilling en 28 shilling per ton.

Voor Hobart leverde de „Union Steamship Cy of New-Zealand" voor een prijs van ± 25 shilling per ton vrij in de bunkers.

Te Sydney werd geladen respectievelijk door Hr. Ms. *De Ruyter*, *Hertog Hendrik* en *Koningin Regentes*: 430, 420 en 500 ton steenkolen tegen 17½ shilling de ton en zoetwater 190, 154 en 191 ton tegen 1 shilling per ton.

d. Salueerden bij het binnenkomen respectievelijk het gouvernement en de vlag van vice-admiraal Sir R. Poore, welke saluten van den wal en door het Engelsche oorlogsschip *Powerfull* beantwoord werden.

Aanwezig waren de Engelsche oorlogsschepen *Powerfull*, *Challenger*, *Pyramus* en *Penguin* en kwam gedurende ons verblijf de *Cambrian* nog ter plaatse. Een klein Fransch oorlogsschip, de *Kersaint*, lag in een der dokken.

Met de verschillende commandanten werden bezoeken gewisseld en etat-majors-bezoeken onderling afgelegd. Een ter onzer eere gevormd ontvangst- en feestcomité, bestaande uit de heeren G. F. Earp, H. van Dam en J. H. C. Stuart, vergezelde den bij onze aankomst aan boord komenden consul Edw. Resch en den vice-consul N. H. Paling.

Officieele bezoeken werden den dag na aankomst gebracht aan Zijne Excellentie den gouverneur, admiraal Poore, den burgemeester

en den leger-commandant, alsmede aan den eersten-minister en onze beide consuls. Later werd nog een bezoek gebracht aan den gouverneur-generaal, die den eersten dag van ons verblijf afwezig was. Persoonlijk werden deze bezoeken aan mij aan boord teruggebracht. Bij deze bezoeken had ik mij doen vergezellen door de commandeerende officieren en mijnen adjudant. Eene eerewacht van 60 man en muziek bewezen mij honneurs bij mijne bezoeken aan den gouverneur-generaal, gouverneur en leger-commandant.

Op schitterende wijze werd getracht ons het verblijf te Sydney zoo aangenaam mogelijk te maken en ook werd zeer veel voor het genoegen van den schepeling gedaan, als sportwedstrijden, voorstellingen in theater en bioscoop, trein-uitstapjes met lunch, concerten in het stadhuis en voorstellingen in het zeemans-tehuis, alwaar voor 200 man extra-bedden waren bijgeplaatst en de twee avonden van de voorstellingen gratis logies was aangeboden. Deze instelling werd door mij persoonlijk bezichtigd en kan als voorbeeld aangemerkt worden voor de wijze van inrichting en beheer en het goede, dat zij uitwerkt.

Behalve de officieele feestelijkheden, als een diner bij den gouverneur-generaal, bij den gouverneur, bij admiraal POORE, een diner in het stadhuis en een diner door onzen consul RESCH aangeboden, hadden verschillende uitnoodigingen plaats, zooals eene theatervoorstelling, aangeboden aan 30 officieren door den heer STUART, hoofdvertegenwoordiger van de Koninklijke Pakketvaart-Maatschappij, een diner aan boord van het Engelsche oorlogsschip *Penguin*, voorts nog garden-party's en at-home's, namiddags-receptie's, motor-trips en uitstapjes per trein en verschillende uitnoodigingen bij particulieren. Dagelijks waren eenige plaatsen in de voornaamste theaters voor de officieren gereserveerd, op alle ferry-booten en per trein had men in de uniform vrij vervoer en de verschillende clubs hadden introductie's aan ons gezonden.

Het bezichtigen van onze schepen was dagelijks voor het publiek toegestaan, uitgezonderd tijdens het kolen laden.

Aan boord van het vlaggeschip werd het ontvang-comité en onzen consuls door mij een lunch aangeboden en waren 500 gasten op een „at-home" aan boord Hr. Ms. *De Ruyter* verschenen, terwijl de verschillende longrooms de Engelsche zeeofficieren op een diner hadden genoodigd. Ook werd door mij in een der hôtels aan de voornaamste autoriteiten een lunch gegeven en werden de kinderen van de verschillende familie's, waarmede wij in aanraking waren gekomen, onthaald aan boord Hr. Ms. *Hertog Hendrik*, terwijl den laatsten avond aan boord Hr. Ms. *Koningin Regentes* nog eene danspartij werd gegeven.

3°. De schepen.

Hierover valt geen bijzonders te vermelden.

4°. Oefeningen.

Gezamenlijke oefeningen hadden niet plaats uit hoofde van de kortheid van het traject van Brisbane naar Sydney en den spoed om dezo plaats te bereiken, in verband met de gemaakte voorbereiding voor onze ontvangst.

5°. Mededeelingen over den gezondheidstoestand.

De algemeene gezondheidstoestand was gunstig.

6°. Verschillende bijzonderheden.

De saluten aan de verschillende gouvernementen en autoriteiten werden steeds, met de Engelsche vlag geheschen, afgegeven. Te Sydney werd het saluut aan den gouverneur-generaal van den Australischen Statenbond echter op diens verzoek met de vlag van Australië gegeven.

MELBOURNE.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 27sten September V.M. te 9 uur werd Sydney verlaten en de reis naar Melbourne aangevangen. De schepen waren voorzien: Hr. Ms. *De Ruyter* van 528, Hr. Ms. *Hertog Hendrik* van 558 en Hr. Ms. *Koningin Regentes* van 605 ton kolen.

Nadat de loodsen bij North Head waren afgegeven, werd met verschillende koersen langs de Oostkust om de Zuid gestoomd, met 4 ketels en 9 mijls vaart.

De weersgesteldheid was niet gunstig, de wind variëerende van Z. t. O. tot Z. Z. W. met motregen en slecht zicht, op het eind van den P. V. een weinig opklarende.

Kregen zicht en peiling van de lichten van Perpendicular Head en Montagu Island.

Op de H.W. van den 28sten liep de wind naar het N.W. en klaarde het weer op.

Liepen te 1 uur A.M. Bass-straat in en zetten koers naar het licht van South East Point van Wilson Promontory.

De wind, die geheel was gaan liggen, kwam kort daarop door uit het Z.W., liep naar het W. en N.W., gestadig in kracht toenemende tot eene stijve marszeilskoelte, eene vrij hooge zee en deining veroorzakende.

Op de H.W. van 29sten liep de wind weer terug naar W. t. N., bleef echter krachtig doorstaan met harde buien.

Passeerden te 3 uur 30 min. A.M. South East Head en zetten koers naar Port Phillip.

De wind liep des middags terug naar het Z W. en ging op de E.W plotseling geheel liggen, terwijl zee en deining even spoedig verdwenen waren.

De barometerverschillen waren niet groot geweest; na van 762 tot 757 gedaald te zijn, was zij weder tot 762 gerezen.

Op de H.W van den 30sten het licht van kaap Schanck Noord peilende, werd langzaam aangeloopen om met den dag voor Port Phillip te komen.

Namen te 6 uur D.W. de loodsen over en stoomden op loodsmansaanwijzing naar binnen.

Salueerden te 10 uur V.M. het gouvernement ter hoogte van Point Gellibrand met 21 schoten, welk saluut op de gebruikelijke wijze beantwoord werd door het fort aldaar.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard.

a. en *b.* De baai van Melbourne op zich zelf levert geene moeilijkheden op voor de navigatie, de toegang tot de baai is Port Phillip. Bij gunstig weder kan deze ingang desnoods zonder loods binnengeloopen worden; plaatselijk niet bekend zijnde, is dit uithoofde van de draaikolken voor de eerste maal niet aan te raden. Door den ongelijken bodem staat er bij eenigszins ongunstig weer zulk eene zee, dat binnenkomen gevaarlijk en zonder loods bepaald te ontraden is.

Eenmaal binnen zijnde, verleent het South East Channel voor schepen van dit charter toegang tot de baai; ter plaatse, waar het hierin uitkomt, wordt het door baggeren op diepte gehouden.

Als noodhaven voldoet Melbourne aan alle te stellen eischen. De schepen meerden aan de Town Pier, waar eveneens het Engelsche oorlogsschip *Prometheus* lag. Evenwijdig aan deze pier loopt de Railway Pier. Kleinere stoomschepen en zeilschepen gaan meest de Yarra-rivier op. Port Phillip biedt eene veilige ligplaats aan, met goeden ankergrond en geene grootere diepte dan 15 vaam. Voor het verkeer met sloepen is de uitgestrektheid van de baai een nadeel, daar hierdoor bij harden doorstaanden W. of Z.wind spoedig eene lastige zee ontstaat. De toegang tot Port Phillip wordt door ingegraven forten verdedigd nadere inlichtingen konden hierover niet verkregen worden.

Het torpedo-terrein nabij Williamstown zou met het oog op de verwacht wordende torpedobootjagers eene uitbreiding moeten ondergaan. Er is echter sprake van om alles, wat tot de Australische vloot behoort, over te brengen naar Sydney.

Melbourne is het middelpunt van een zich naar alle kanten uitspreidend spoorwegnet. Hoewel nog veel handel langs de Yarra-rivier de voor-

naamste verscheping vindt, bieden de oevers van Port-Melbourne, South-Melbourne en St. Kilda, indien aldaar pieren gebouwd worden, de ruimste gelegenheid voor de zeker niet uitblijvende uitbreiding van het scheepvaartverkeer. De staat Victoria, waar Melbourne de hoofdstad van is, staat op industriëel gebied boven de overige staten van de Commonwealth. Toch kan zij zich nog niet genoeg ontwikkelen door gebrek aan arbeidskrachten. Het goede land is nog in handen van weinigen, die het alleen voor schapenteelt benutten, terwijl het volk er meer heil in ziet den goeden grond voor landbouw te gebruiken. Ook over Melbourne zijn vele gegevens te vinden in de vroeger genoemde werken en bovendien in: „The official yearbook of the Commonwealth of Australia, n°. 3, 1901—1909 by G. H. KNIBBS, commonwealth statistician;"

„Victoria, a handbook for Rural Home seekers, issued by Authority of the Government of Victoria, published by the proprietors of Australia to Day. Melbourne 1909;"

„Picturesque Victoria, issued by the Victorian Railways. Dec. 1908;"

„Australia, the making of a Nation. by J. F. FRASER, 2d edition, Ed. Cassel and Cy Ltd., Londen, New-York, Toronto and Melbourne 1910."

c. De aangekochte levensmiddelen waren van goede hoedanigheid en matig van prijs. Respectievelijk werden door Hr. Ms. schepen *De Ruyter*, *Hertog Hendrik* en *Koningin Regentes* aan zoetwater en steenkolen aangekocht: 41750, 33000 en 41900 gallons zoetwater en 176, 214 en 210 ton steenkolen, tegen resp. 3 sh. per 1000 gallons en 21½ sh. per ton.

d. Het gouvernement werd gesalueerd nabij Pt. Gellibrand en ontving ik nog voor het meeren het bezoek van den consul-generaal, die mij vergezelde bij de door mij af te leggen bezoeken. Deze bezoeken, welke den dag er op teruggebracht werden, uitgezonderd het bezoek aan den gouverneur, die dadelijk het ontvangen bezoek beantwoordde, strekten zich uit tot den gouverneur, den eersten-minister van den Statenbond en dien van den Staat Victoria, den burgemeester, den minister van Defensie, den troepencommandant en den commandant van den Engelschen kruiser *Prometheus*.

Voor onze ontvangst had zich ook hier te Melbourne een feestcomité gevormd en was een geheel programma opgemaakt om ons gedurende het verblijf zoo aangenaam en luisterrijk mogelijk bezig te houden.

De bemanning verkreeg weder uitnoodigingen voor theater- en bioscoop-voorstellingen, vrij vervoer per trein van Port-Melbourne naar Melbourne, vrij toegang op races te Flemmington en Caulfield en nam deel aan uitstapjes naar de gouddistricten Bendigo en Ballarat. De heeren CURRIE & Co., van eene der voornaamste stoomvaartlijnen, loofden een prijs uit voor de winnende ploeg bij een door onze man-

schappen te houden roeiwedstrijd, waaraan door 3 sloepen werd deelgenomen.

De officiëele feestelijkheden bestonden uit: een diner bij Zijne Excellentie, den gouverneur SIR THOMAS GIBSON CARMICHAEL; eene receptie bij de Kamer van Koòphandel van Melbourne; eene groote avondpartij in het State Parliament House, waar meer dan 2000 genoodigden waren; eene garden-party door het Ministerie van den Statenbond aangeboden; een smoke night in de Royal Yacht Club of Victoria; eene galavoorstelling in de Opera en later nog eene theatervoorstelling Ook gaf de consul-generaal te zijnen huize een diner. Zeer vele particuliere uitnoodigingen waren ontvangen en werd nog een „at home" gegeven op het stoomschip *Janus* van de firma ARCH. CURRIE & Co., liggende aan dezelfde pier als onze schepen.

Alle clubs zonden introducties en vrij vervoer werd verkregen voor de officieren op alle lijnen der spoorwegen in Victoria, gedurende de geheele maand October.

De schepen waren dagelijks voor het publiek opengesteld en nog was een speciale dag bepaald voor meer gegoed publiek, hetwelk echter nog niet voor de uitnoodiging op het „at home" aan boord van het vlaggeschip in aanmerking kon komen. Ook werd op een der dagen afzonderlijke gelegenheid gegeven tot bezichtigen der schepen voor 500 jongens van de Naval Brigade van het trainingship en voor verschillende corporatiën.

Aan boord van het vlaggeschip werd een „at home" gegeven en aan boord Hr. Ms. *Hertog Hendrik* eene kinder-partij voor verschillende families, waarvan talrijke beleefdheden waren ondervonden, en gaven de officieren daar aan boord eene danspartij. Door gebrek aan plaatsruimte werd door mij in een der groote hotels een diner gegeven, waar 27 personen aanzaten.

3°. De schepen.

Hierover valt geen bijzonders te vermelden.

4°. Oefeningen.

Algemeene eskader-oefeningen konden in verband met het weder en het korte stoomtraject niet gehouden worden.

5°. Mededeelingen omtrent den gezondheidstoestand.

Deze was gunstig; de inlandsche schepelingen voelden zich zeer ongelukkig, in verband met het koude en gure weer.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Te Melbourne werd in verband met het weder, ook voor Europeesche schepelingen, met passagieren als tenue jekkers bepaald.

HOBART.

1°. Nautisch gedeelte.

Op de D.W. van den 11den October werd te 7 uur Port-Melbourne verlaten en op loodsmansaanwijzing de baai uit naar Port-Phillip gestuurd. Te 1 uur A.M. werden de loodsen afgegeven en naar Bankstreet gekoersd. De schepen waren voorzien van 459 (*De Ruyter*), 590 (*Hertog Hendrik*) en 552 ton steenkolen (*Koningin Regentes*).

Vonden buiten Z.W. wind ter sterkte van bramzeilskoelte en buïg weer; stand barometer 762, langzaam rijzende tot 768. Hadden op de E.W. zicht en peiling van het licht van South East Point en het eiland Rodondo.

Kregen te 2 uur 30 m. H.W. van den 12den zicht van het licht van Deal Island. De wind liep naar het Westen met langzaam dalenden barometer en nam in kracht toe. Passeerden te 10 uur V.M. Goose Island en liepen Bankstreet in. Op den A.M. werd de wind N.W. en wakkerde aan tot stijve marszeilskoelte met buien.

De barometer was gedaald tot 757 en bleef hierop staan. Te 3 uur 30 m. Bankstreet gepasseerd zijnde, werd langs de Oostkust van Tasmania om de Zuid gestoomd en nam de wind onder de luwte van den wal eenigszins in kracht af.

Op de H.W. van den 13den begon de barometer langzaam te rijzen en liep de wind naar het Z.W., doorstaande met eene kracht van stijve bramzeilskoelte. Verkenden op de D.W. den vuurtoren van Tasman-eiland en stuurden hierop aan. De wind was echter steeds in kracht toenemende tot stormachtig, met vlagen.

Rondden te 10 uur V.M. Tasman eiland en stoomden met verschillende koersen Stormbaai in. Vonden te 2 uur A.M., ter hoogte van Iron Pot-vuurtoren, de loodsboot wachtende. Namen één loods over aan boord Hr. Ms. *De Ruyter*, ten einde de noodige plaatselijke inlichting te verkrijgen.

Meerden op aanwijzing van den havenmeester aan den steiger Kings Pier. Hr. Ms. *Hertog Hendrik* kwam achter ons en Hr. Ms. *Koningin Regentes* aan een anderen steiger te liggen.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard.

a en *b*. De Stormbaai, aan het einde waarvan Hobart gelegen is, levert geene moeilijkheden op voor de navigatie en kan de reede zonder bezwaar zonder loods worden aangedaan. De diepte langs de New Warf Pier, op de Engelsche Admiraliteitskaart 105 voorkomende als pl.m. 23 voet en minder, bedraagt thans 32 voet. De ankerplaats ter reede is volkomen veilig.

Op strategisch gebied valt niets bijzonders te vermelden. Eenige

versterkingen en batterijen werden opgemerkt, doch deze gaven niet den indruk veel gevechtswaarde te bezitten. Vreemde oorlogsschepen werden te Hobart niet aangetroffen. Hobart, aan het begin der delta gelegen, welke den mond van de Derwent-river vormt, heeft eene uitstekende zeer mooi gelegen haven, geheel beschut, en eene gemakkelijke communicatie met de zee. Door verschillende uitgebouwde pieren kan een betrekkelijk groot aantal diepgaande schepen gelegenheid vinden om vlak bij de opslagloodsen te lossen of lading in te nemen.

Hobart ligt echter te ver van het centrale verkeer en heeft weinig achterland, waardoor de scheepvaart en handel belemmerd worden in hunne ontwikkeling; ook gebrek aan werkkrachten werkt hiertoe mede. Haar uitvoer is voornamelijk fruit (voor appelteelt is haar bodem bijzonder geschikt), verder nog timmerhout, wol en hop. Ook wordt er koper, tin en goud gevonden, maar niet in bijzonder groote hoeveelheden.

Voor meerdere inlichtingen omtrent Hobart en Tasmania wordt verwezen naar: 1°. „Statistics of the State of Tasmania (government statistician)"; 2°. „The Port of Hobart (Marine board of Hobart)".

c. De aanschaffing van levensmiddelen, brandstoffen en water bracht geene moeilijkheden mede. Het water werd zelfs kosteloos verkregen.

Ingenomen werden door: Hr. Ms. *De Ruyter* 272, *Hertog Hendrik* 145 en *Koningin Regentes* 183 ton steenkolen, tegen 25 sh. per ton.

d. Even voor de reede werd het gouvernement gesalueerd en werd dit door eene walbatterij beantwoord. De consul, de heer R. F. Crosby, kwam met den havenmeester te voren aan boord en konden verschillende officieele bezoeken en feestelijkheden geregeld worden. Den dag na aankomst werden die bezoeken gewisseld en wel met Zijne Excellentie den gouverneur, den eersten-minister, den burgemeester en den Marine-raad. Dat de schepen allen eene ligplaats kregen aan de steigers, was eene groote uitzondering en eene bijzondere beleefdheid. De ontvangst was allerhartelijkst. De voornaamste uitnoodigingen waren eene groote namiddag-receptie in het stadhuis, een diner bij den consul, tweemaal een pic nic per trein naar The Plenty, waaraan 12 officieren en 300 onderofficieren en manschappen deelnamen, een diner bij den gouverneur, een smoke-concert en particuliere uitnoodigingen voor motor-trips en danspartijen. Een diner bij den eersten-minister en bij den consul, alsmede een lunch bij den burgemeester verdienen hierbij ook nog genoemd te worden.

Bij eene voorstelling in het stadhuis, ten behoeve van het King Edward-fonds, verleenden eenige onzer schepelingen hunne zeer op prijs gesteide medewerking, door eene gymnastiek-uitvoering. Aan officieren en manschappen was vrij vervoer op den trein toegestaan.

Aan boord van Hr. Ms. *Koningin Regentes* werd alhier een „at home"

gegeven en kon ik aan boord van het vlaggeschip Zijne Excellentie den gouverneur, den eersten-minister, den consul en verschillende autoriteiten een diner aanbieden.

3°. De schepen.

Hierover valt niets te vermelden.

4°. Oefeningen.

In verband met het weder bestond er geene gelegenheid tot het houden van gezamenlijke eskaderoefeningen.

5°. Mededeelingen omtrent den gezondheidstoestand.

Deze was gunstig.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Geene.

ADELAÏDE.

1°. Nautisch gedeelte.

Verlieten op den V.M. van den 19den Hobart, Hr. Ms. *Hertog Hendrik* te 8 uur, tot het verrichten van observaties met de magnetische balans, de beide andere schepen te 9 uur.

Na vertrek van boord van den consul werd kielwaterlinie geformeerd en de baai uitgestoomd.

Stuurden, na te 2 uur 30 m. A.M. Tasman Head gepasseerd te zijn, bezuiden de Mew Stone om de Z.W. Hadden te 10 uur E.W. het licht van Maetsuiker Noord en zetten te 12 uur H.W. koers om de N.W., langs de Westkust van Tasmania.

Bij vertrek was de weersgesteldheid goed; Westenwind, barometer 759, langzaam rijzende.

Op den achtermiddag kwamen echter harde buien door en liep de wind naar het Z.Z.W.; vonden buiten een hard doorstaanden wind met stormvlagen en hooge deining uit het Westen, de zee betrekkelijk kalm blijvende; het was koud en guur weer.

Op de H.W. van den 20sten was het weer helder, met harden in kracht afnemenden wind uit het Z.W., die den 20sten naar het W.Z.W. en W.N.W. liep, verminderende tot flauwe bramzeilskoelte; eene hooge Westelijke deining bleef echter staan.

Den 21sten was de weersgesteldheid goed, — een flauw briesje uit het Westen, doch hooge Westelijke deining, waardoor de schepen nogal slingerden.

Hadden op de E.W. zicht en peiling van de lichten van Cape Nelson en Cape Northumberland.

Kregen draadlooze gemeenschap met het Engelsche admiraalschip *Powerfull*, wis-selden eenige beleefdheidsseinen met den Engelschen admiraal Sir RICHARD POORE.

Kregen op de H.W. van den 22sten zicht en peiling van het licht van Cape Banks. De weersgesteldheid was goed, windstilte en flauwe koeltjes uit het Z.O., maar nog steeds veel deining uit het Z.W.

Kregen op den V.M. zicht van den lichttoren van Margaritt Brock reef; de wind kwam met eene flauwe bries door uit het N.O., en nam de zware deining tegen het eind van den V.M. iets af. Zetten te 12 uur koers naar Backstairs Passage. Passeeren deze op het eind van den P.V. Komen op het eind van de D.W. ter reede van Adelaïde en nemen de loodsen aan boord.

Op het bericht, dat men op het fort gereed stond het saluut te beantwoorden, werd het gouvernement op de gebruikelijke wijze gesalueerd en werd dit onmiddellijk van den wal beantwoord. Stoomen daarna op loodsmansaanwijzing de rivier op en meeren voor een anker en twee boeien.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard.

a en *b*. De zeilaanwijzingen geven zeer volledige inlichtingen voor het aandoen van de reede. De rivier is loodsmansvaarwater en moet door baggeren op diepte gehouden worden van 30 voet bij laagwater. Het opvaren zonder loods is niet aan te raden.

Het kolenladen geschiedde uit lichters, welke langszijde kwamen; het overnemen op zichzelf geschiedde evenals in alle Australische plaatsen uiterst langzaam. Het zoetwater moest voor drinkwater afgekeurd worden, doch werd voor ketel- en waschwater benut. Op strategisch gebied valt geen bijzonders te vermelden. Het Australische stationsschip, de kanonneerboot *Protector*, ligt te Largs-bay, alwaar zich ook batterijen bevinden, echter niet met nieuw geschut bewapend.

Adelaïde, de hoofdstad van den landbouwstaat Zuid-Australië, ligt meer het land in, terwijl Port-Adelaïde haar afscheepplaats is. De Spencer Gulf treedt diep het land in, doch de mondingen van de rivieren verzanden spoedig; de kust is moerassig en de reeden nog al open aan dit gedeelte van de Zuidkust van Australië. De haven van Adelaïde is feitelijk eene combinatie van: *a*. de buitenreede van Glenelg (open voor Z.W. winden); *b*. de outer-harbour aan den mond van de Torrens-river, waar groote mailbooten voor korten tijd meeren en waar zich het eindpunt der spoorbaan bevindt, welke Adelaïde

verbindt met Victoria, New-South-Wales en Queensland; *c.* Port-Adelaïde pl.m. 3 uur stoomen de Torrens-rivier op, alwaar thans de diepte langs de kaden gehouden wordt op 23 voet bij laagwater spring.

Hier is het centrum van goederenhandel van Adelaïde. Het geheele havenverkeer en de haveninrichting bevinden zich in een stadium van voortdurende ontwikkeling en verbetering. Doordat alles in laag en moerassig land moet aangelegd worden, vordert het niet snel. Ook hier was zeer groot gebrek aan werkkrachten. Koopvaardijschepen kunnen dan ook dikwijls niet naar zee vertrekken, tengevolge van de vele desertie's onder het scheepsvolk. De voornaamste producten van Zuid-Australië zijn: graan, wol, vruchten, wijn en zuivelproducten. Van Adelaïde wordt zeer veel bevroren vleesch uitgevoerd en is daar van gouvernementswege een vriespakhuis en conserventabriek opgericht.

Voor uitvoerige gegevens wordt verwezen naar:

a. het vroeger reeds vermelde: „Official Year Book of the Commonwealth of Australia";

b. „Handbook of S Australia by D. J. GORDON, Issued by the Government of S. Australia";

c. „1910. The 60th Annual Report of the Adelaïde Chamber of Commerce";

d. „South-Australia, October 1909";

e. „Sixty years of Port-Adelaïde, a retrospect by E. J. STACY";

f. „Making a home in the fruit growing settlements on the River Murray";

g. „Statistical register of the State of South-Australia for the year 1909. Part IV Interchange";

h. „Preferential Trade between Great-Britain and Australia (Adelaïde Chamber of Commerce)".

c. Levensmiddelen waren goed en niet duur verkrijgbaar en van goede hoedanigheid.

Ingenomen werden respectievelijk door Hr. Ms. *De Ruyter*, *Hertog Hendrik* en *Koningin Regentes*: 254, 180 en 303 ton steenkolen, tegen 25 shilling de ton, en 70½, 57 en 87 ton zoet water, tegen 3 shilling de ton.

d. Het gouvernement werd even voor het opstoomen der rivier gesalueerd en eene landbatterij beantwoordde dit saluut.

De consul-generaal W. L. BOSSCHART, uit Melbourne naar Adelaïde overgekomen, in verband met de ziekte van den Nederlandschen consul ter plaatse, bracht mij dadelijk een bezoek en konden alle officiëele bemoeienissen dadelijk geregeld worden, welke den volgenden dag, Maandag, een aanvang namen.

Bezoeken werden gewisseld met den gouverneur, admiraal SIR BOSAUQUET, met den eersten-minister, den burgemeester van Adelaïde

en Port-Adelaïde, alsmede met den Naval- en den Military commandant.

De officieele feestelijkheden bestonden uit:

eene voorstelling in het theater, aangeboden aan alle officieren door den burgemeester; een motor-trip met den gouverneur voor mij, met de drie commandanten en mijnen adjudant; een groote lunch in het Parlementsgebouw en eene garden-party in Victoria Park, alwaar 5000 genoodigden waren. Verder nog een afternoon-tea bij den tijdelijk waarnemenden consul, den heer W. H. PHILLIPS, een bezoek aan eene bloemententoonstelling; eene receptie bij den burgemeester en gemeenteraad te Port-Adelaïde; een motor-trip, aangeboden aan 24 officieren door de automobielclub; en ten slotte eene groote zeer geslaagde danspartij bij de Hollandsche familie DELPRAT, die hare gasten later per extra-tram en extra-trein naar Port-Adelaïde deed terugvoeren.

De bemanning had ook hier weder vrij vervoer per trein, vrij toegang in Tivoli Theater en bij West's Pictures (bioscoop), alsmede tot den botanischen tuin.

Den dag voor het vertrek ontving ik voor de verschillende commandanten eenige proeven van verscheidene wijnsoorten, alsmede een paar kisten met appelen, lunchtong, boter, gedroogde vruchten en lamsbout.

De verschillende beleefdheden werden beantwoord door het geven van een „at home" aan boord Hr. Ms. *Hertog Hendrik*, op Vrijdag, den 28sten October; een diner aan boord Hr. Ms. *De Ruyter* voor de voornaamste autoriteiten, waarbij de gouverneur door afwezigheid niet tegenwoordig kon zijn; en denzelfden avond eene danspartij aan boord Hr. Ms. *Hertog Hendrik*, voornamelijk als tegenbeleefdheid voor genoten gastvrijheid en beleefdheid van verschillende families ondervonden.

3°. Schepen.

Hierover valt geen bijzonders te rapporteeren.

4°. De oefeningen.

Door verschillende omstandigheden, voornamelijk het weder en eene zeer hooge deining, leende het traject Hobart-Adelaïde zich niet tot het houden van eskader-oefeningen.

5°. Mededeelingen over den gezondheidstoestand.

Deze was gunstig te noemen.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Geene.

FREMANTLE.

1°. Nautisch gedeelte.

Verlieten den 29sten October des morgens Adelaïde, met bestemming naar Fremantle; gaven buiten de rivier de loodsen af

Vonden buiten goed weer, een Z.W. koeltje en een weinig oceaandeining uit het Z W.

Hadden op de E.W. zicht en peiling van de lichten van Althorpe en Cape Borda. Stuurden, nadat het licht van Althorpe Noord gepeild werd, aan op een punt 40 mijl bezuiden Albany.

Hadden op de H.W. van den 30sten zicht van het licht van South Neptunus, verloren dit op de D.W. uit zicht; de weersgesteldheid was fraai, flauw westelijk zuchtje of stil, lange oceaandeining, barometer 770 m.M. Op het eind van den V.M. kwam de wind zeer flauw door uit het Oosten, met langzaam dalenden barometer.

Op de H.W. van den 31sten nam de wind langzamerhand in kracht toe, in- en uitloopende van O.Z.O. tot Oost, en stond op de D.W. eene stijve marszeilskoelte, met flinke zee en verstopte lucht in het Westen. Op den V.M. namen wind en zee gestadig toe en liep de wind naar het O.N.O., met de kracht van dubbelgereefde marszeilskoelte, barometer 759. Op den A.M. werden wind en zee minder en liep de wind op den P.V. en de E.W. naar het N.N.O. en op de H.W. van den 1sten November door het Noorden naar het W N.W.; stand barometer 753 met neiging tot reizen. Op de D.W. werd de wind West en daarna W.Z.W., doorstaande met eene kracht van gereefde marszeilskoelte; de barometer rijzende. Tegen den avond namen wind en zee geleidelijk af en was de barometer 762.

Op de H.W. van den 2den November namen wind en zee af; de wind ging liggen en kwam later zeer flauw door uit het N.W., barometer 766. Stoomden rond om de kompassen te verifiëeren, waarna de reis weder vervolgd werd; waren de laatste twee etmalen respectievelijk 14 en 16 mijl om de Noord gezet. De wind bleef flauw en zeer variabel, liep naar het N.N O. en Oosten, kwam op het eind van de H.W. van den 3den uit het Z.W., met betrokken lucht en regen.

Hadden op de H.W. zicht en peiling van het licht van Breaksea-Island.

Op de D.W. werd de wind Z.O., met motregen en Z.W.-deining. Gedurende het verdere van den dag was de wind veranderlijk, loopende naar het W.Z.W. en Z.W. met af en toe regenbuien. Kregen op de E.W. zicht en peiling van het licht van Kaap Leeuwin, rondden deze Kaap en kregen op de H.W van den 4den het licht van Kaap Naturaliste in 't zicht: de wind, die W.Z.W. geweest was, liep op de D.W. naar het Z.W. en daarna naar het Zuiden doorstaande, met eene kracht van stevige bramzeilskoelte.

Rondden op den A.M. Rottnest Island, namen ter reede van Fremantle de loodsen aan boord en stoomden naar binnen, alwaar aan den steiger gemeerd werd.

Verlieten den 11den November, te 11 unr V.M., de haven van Fremantle en stoomden naar zee, met bestemming Soerabaja.

Zetten koers bewesten de Houtmans Banken, vonden buiten komende fraai weer, krachtigen Zuidenwind en Z.W. deining.

Den 12den bleef de weersgesteldheid fraai; de wind nam in kracht af en werd de Z.W. deining Zuid, gestadig minder wordende.

Zondag, den 13den, bleef het weer fraai met Zuidenwind, terwijl de deining geheel afnam. Kregen op den V.M. zicht en peiling van Dirk-Hartog-Island en van den vuurtoren van Cape Inscription; zetten te 12 uur koers naar Straat Bali.

Op de H.W. van den 14den werd de Zuiderkeerkring gepasseerd; ook dien dag bleef de weersgesteldheid zeer fraai, een flauw Z.W.-koeltje en kalm water, de wind tegen den avond in kracht toenemende tot stevige bramzeilskoelte.

Krijgen Donderdag, te 7 uur 30 m P.V., zicht van het licht van Java's Zuidpunt, loopen op de E.W. Straat Bali in. Komen te 2 uur H.W. van den 18den buiten Straat Bali, loopen tusschen Meindertsdroogte en den wal door en zetten koers naar het Oostgat. Zetten op de D.W. aan, ten einde nog met het middagtij door het Oostgat te komen; loopen te 1 uur A.M. het Oostgat binnen en ankeren te 3 uur 30 m. ter reede Soerabaja.

De geheele reis van Fremantle tot Soerabaja kenmerkte zich door fraai weer en eene zeer gunstige gelegenheid, zoodat, niettegenstaande den 14den, 15den, 16den en 17den op den V.M. gemanoeuvreerd werd, één vol etmaal vroeger te Soerabaja werd aangekomen, dan verwacht kon worden.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strategischen aard.

a. en *b.* De reede van Fremantle wordt zonder loodsen aangedaan. Zij komen pl.m. 5 mijl beoosten Rottnest Island aan boord en brengen de schepen binnen. Dit binnenkomen levert geene moeilijkheden op, doch is het nemen van loodsen voor de haven verplichtend. De zeilaanwijzingen zijn goed. De reede ligt voor goede communicatie te veel open. De diepte van de haven bedraagt 30 voet bij laagwater. Groote plannen zijn in voorbereiding en een begin van uitvoering wordt reeds gegeven aan uitbreiding der haveninrichtingen, waartoe de spoorbrug, welke thans vergrooting van de haven aan de landzijde in den weg staat, verlegd zal worden.

Men was bezig aan het maken van een gegraven dok van 850 voet lengte, 100 voet breedte en 33 voet diepte.

Op strategisch gebied konden geene inlichtingen verkregen worden, mede in verband met het korte verblijf. Het fort nabij de havenmonding is van ouden datum. Men vindt er geene Engelsche troepen, in verband met de vele desertie's, doch Australiërs als bezetting. Hoewel een groot gedeelte van West-Australië te kampen heeft met gebrek aan regen, liggen Perth en Fremantle in een streek met een jaarlijkschen regenval van 40″—25″, waardoor het land zeer geschikt is voor den landbouw, dank zij vooral de kunstmatige irrigatie, middels artesische putten, welke men tegenwoordig allerwege ziet toepassen. De grootste waterwerken zijn die van Mundaring Weir, ten Zuiden van Perth, welke den 20sten September 1903 voor het eerst hunne volle capaciteit bereikten en toen 4.600 millioen gallons zoet water bevatten, beschikbaar voor irrigatie-doeleinden.

Van hieruit voorziet men de stad Coolgardie op 528 K.M. afstand en de dorre goudvelden geheel van het aldaar noodige water.

Uitvoeriger en belangrijke inlichtingen verschaffen verder de werken:

a. het vroeger aangehaalde: „Official Yearbook of the Commonwealth of Australia";

b. „The official Guide to Western Anstralia, Dec. 1909. Publishers: E. S. Wigg & Son, Perth, W.-A.";

c. „The gold mines of Western Australia, 1910. Edited by H. V. Courtayne";

d. „Crop and Live Stock Returns for Western Australia. Season 1909—1910. Perth 1910. Fred. W. Simpson, Government Printer".

c. De vereischte behoeften waren gemakkelijk te verkrijgen, de levensmiddelen van goede hoedanigheid. Aan zoetwater en steenkolen werden resp. aangekocht door Hr Ms. *De Ruyter*, *Hertog Hendrik* en *Koningin Regentes*: 382, 345 en 330 ton steenkolen, tegen 28 shilling per ton, en 130, 88 en 93 ton zoetwater, tegen 3 schilling per ton.

d. 's Avonds met zonsondergang meerende, kwam nog de consul voor Nederland, de heer P. Strelitz, aan boord en konden de verschillende officieele bezoeken en festiviteiten geregeld worden, — welke bezoeken den volgenden dag gewisseld werden, en wel met Zijne Excellentie den gouverneur, den burgemeester, den major van Perth en den state-commandant. Later werd het bezoek aan den burgemeester te Fremantle beantwoord. Evenals te Melbourne geschied was, werd mij bij het aan den wal stappen een saluut van het fort gebracht van 11 schoten. De ontvangst in deze plaats droeg zoo mogelijk nog hartelijker karakter dan in de vroeger bezochte plaatsen. Den eersten avond werd eene groote receptie gegeven in het parlementsgebouw, waarbij ter onzer eere voor ieder „full dress" was voorge-

schreven. Voorts was het korte verblijf eene aaneenschakeling van feesten, recepties, uitstapjes, officieele en particuliere uitnoodigingen, — zooals Zondag een automobieltocht met 23 auto's, verder een diner bij den gouverneur, een bij den consul en een door den broeder van den consul gegeven, een avondtuinfeest in de geheel geïllumineerde Queensgarden, eene garden-party bij den consul, eene theatervoorstelling, een tocht naar de waterwerken van Mundaring Weir en eenige particuliere danspartijen. De bemanning had, evenals de officieren, vrij vervoer per spoor, welke vergunning zich echter voor de laatsten ook tot het binnenland uitstrekte. Voorts vrij toegang bij bioscoopvoorstellingen in Fremantle en in Perth, eene voorstelling door de Fire-Brigade gegeven, en werd te Fremantle eene zeer belangwekkende uitvoering gegeven door 4000 schoolkinderen. Deze kinderen konden na afloop hiervan de schepen bezichtigen. Ook waren, uitgezonderd de dagen van kolenladen, de schepen voor het publiek ter bezichtiging opengesteld. Aan boord van Hr. Ms. *Hertog Hendrik* werd den dag vóór vertrek een „at home" gegeven en aan boord van het vlaggeschip een diner, waar Zijne Excellentie de gouverneur mede aanzat.

3°. De schepen.

Hierover valt niets bijzonders te rapporteeren.

4°. Oefeningen.

Het traject Adelaïde—Fremantle leende zich weinig tot het houden van oefeningen. Op het traject Fremantle—Soerabaja echter werden eskader-oefeningen en vuurleiding-oefeningen gehouden op 14, 15, 16 en 17 November, gedurende den voormiddag.

5°. Mededeelingen omtrent den gezondheidstoestand.

Deze was gunstig.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Een matroos der 3de klasse van Hr. Ms. *Koningin Regentes* werd den 8sten November naar het hospitaal te Fremantle vervoerd en overleed den volgenden dag aan buikziekte. De begrafenis, den dag van vertrek gehouden, ondervond zeer veel belangstelling. Ook de regeering van West-Australië en het Nederlandsche consulaat deden zich hierbij vertegenwoordigen.