

T

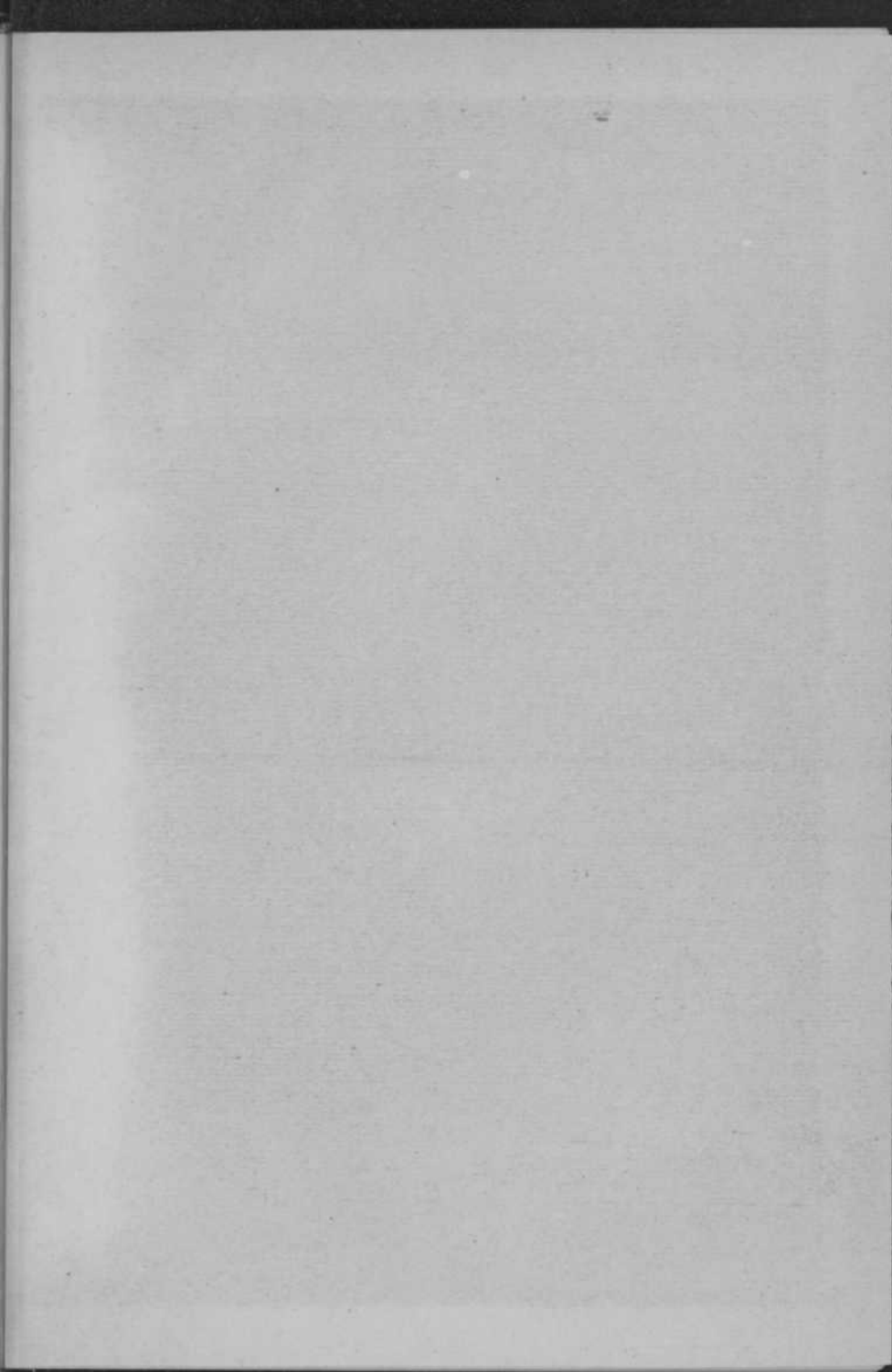
302

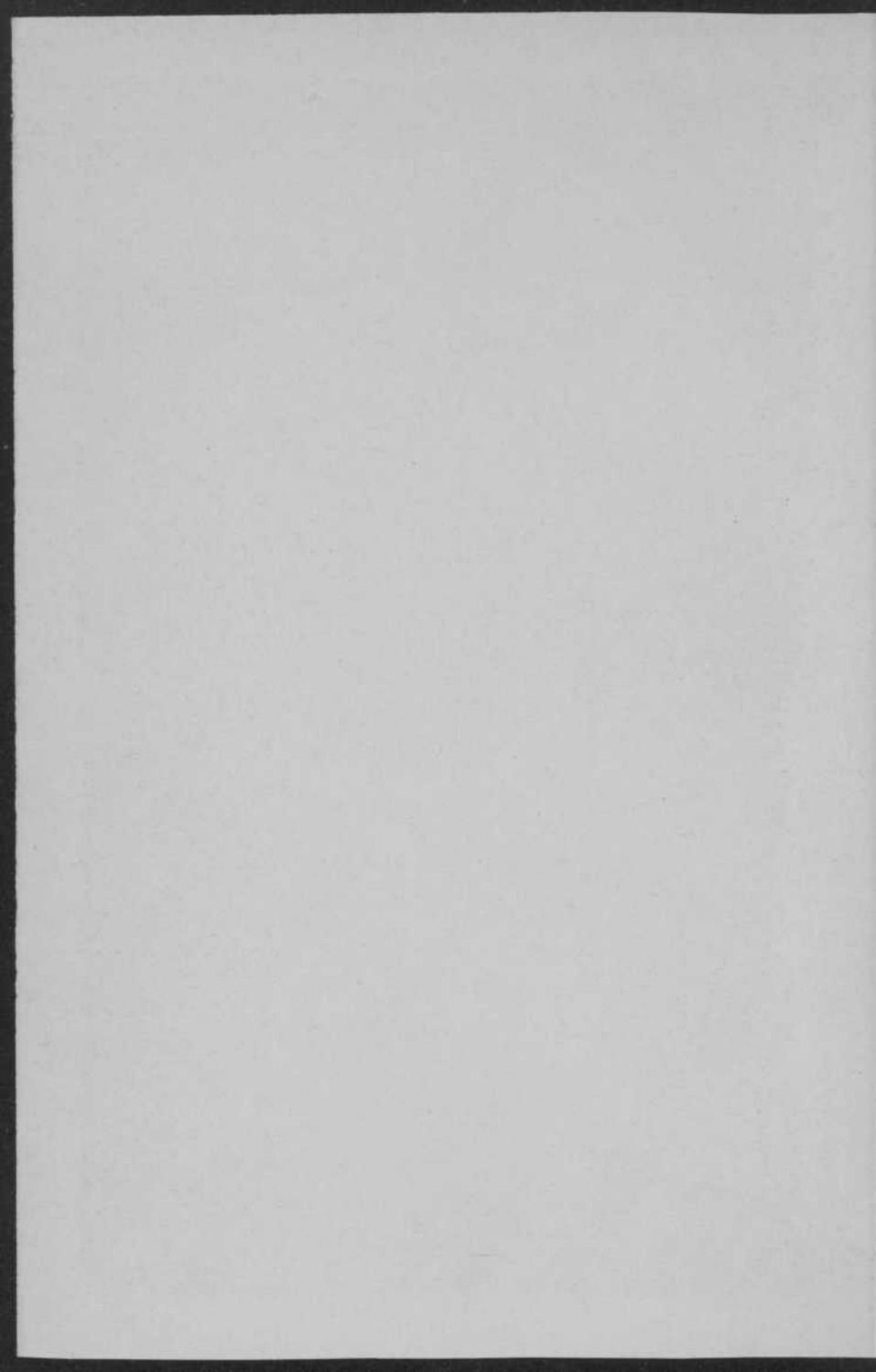


KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK



0699 7123





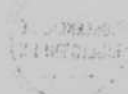
J A A R B O E K

VAN DE

KONINKLIJKE MARINE.

JARBOOK

KONINKLIJKE MARINE



1918/3
B.

T902

L

JAARBOEK

VAN DE

KONINKLIJKE MARINE.

1916—1917.

Uitgegeven door de zorg van het Departement van Marine.



'S GRAVENHAGE,
DE GEBROEDERS VAN CLEEF.
1918.

J.A.A. BOEK

KONINKLIJKE MARINE

1916-1917

Uitgegeven door de Koninklijke Marine en de Koninklijke Landmacht



DE GRONINGER VAN DE
1918

INHOUD.

	Bladz.
Bestuur, Algemeene Zaken en Personeel	1
Reisrapporten	16
1°. <i>Onderzeeboot K I</i> , reis van Nederland naar Oost-Indië	16
2°. <i>Holland</i> , reis van Nederland naar West-Indië, verblijf aldaar en terugreis naar Nederland	25
Materieel en Rijkswerven	64
's Rijks werf te Willemsoord	64
's Rijks werf te Hellevoetsluis	69
Overzicht der verrichtingen bij het Marine-Etablissement te Amsterdam, gedurende het jaar 1916	72
Verslag omtrent het onderricht, gegeven aan de Burgeravondschool te Helder aan leerlingen van 's Rijks werf te Willemsoord	73
Verslag omtrent het onderwijs, gedurende de maanden October 1916 tot April 1917, gegeven aan leerlingen van 's Rijks werf te Hellevoetsluis	74
Verslag over den teekencursus aan 's Rijks werf te Hellevoetsluis	74
Jaarverslag Scheikundig laboratorium	75
Belangrijke werkzaamheden en leveringen door particulieren	81
Stoomwezen	84
Artillerie	86
Proeven op het gebied der artillerie aan boord Hr. Ms. <i>Bellona</i>	87

	Bladz.
Torpedodienst	88
Dienst der onderzeebooten	90
Verslag omtrent het beheer der uitspanningslectuur bij de Koninklijke Marine	91
Voeding, kleeding en verpleging	92
Loodswezen, betonning, bebakening, verlichting, kust- wacht- en stormwaarschuwingsdienst	95
Verslag omtrent de werkzaamheden verricht aan het Proefstation van 's Rijks kustverlichting te Scheve- ningen	97
Hydrographie	101
Opleidingen :	
Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord	103
Marine-Machinistenschool te Dordrecht	105
Internaat voor aspirant-adelborsten te Dordrecht	108
Opleiding van leerlingen-onderofficier te Leiden	109
" " matroos tot kwartiermeester	110
" " matrozen met kort dienstverband	111
" " monteurs	114
" " matroos-timmerman	115
Verslag betreffende de Werfdivisie	116
" over den dienst der draadlooze telegrafie, der opleiding tot officier voor dien dienst en der opleiding tot telegrafist	121
" over de opleiding tot kustwachter	122
Opleiding tot korporaal-konstabel en tot kanonnier	123
Rapport over de opleiding van het personeel der Koninklijke Marine-Reserve	124
Statistieke opgaven :	
Sterkte van het korps officieren	126
" " " personeel onderofficieren en man- schappen	130
" " " personeel der verplichte reserve.	134

	Bladz.
Sterkte van het korps Mariniers	136
" " " personeel van den Marine-stoom- vaartdienst	138
" " " personeel der Koninklijke Marine- reserve	139
Mutatiën bij de officieren der zeemacht gedurende het jaar 1916	140
Mutatiën bij de machinisten, onderofficieren en man- schappen der zeemacht gedurende het jaar 1916	142
Opgaven betreffende aanneming en verloop van onderofficieren en minderen	150
Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord	150
Opleiding van aspirant-administrateurs	151
Voortgezette opleiding van aspirant-machinisten .	152
Opleiding van aspirant-machinisten	152
Internaat voor aspirant-adelborsten te Dordrecht	154
Recapitulatie van de sterkte der zeemacht op 1 Juli 1917	154
Staat van ontvangen en afgegeven gelden en boekjes betreffende de Rijkspostspaarbank ten dienste van het personeel der Koninklijke Marine	155
Opgave van het bedrag der in elk jaar belegde en afgegeven gelden en van het aantal der in elk jaar genomen en afgegeven boekjes	156
Overzicht van de jaarlijksche toeneming van de spaarbankboekjes en de belegde gelden, alsmede van de afgifte der boekjes en de terugbetaalde geldens	157
Klachtzaken bij de Koninklijke Marine	158
Staat van gestraften	162
Staat van opgelegde straffen	163
Overzicht van het aantal beloodste en niet beloodste vaartuigen	164

Opgave van het aantal beambten, werklieden en leerlingen, werkzaam bij de Werven te Willemsoord en Hellevoetsluis en het Marine-établissement te Amsterdam op 1 Juli 1917	165
Algemeen overzicht der schepen en vaartuigen van oorlog	167
Oost-Indië (1 October 1915—ultimo September 1916)	198
Personeel	198
Materieel.	203
Brandstofvoorziening.	207
Stoomwezen	208
Artillerie	208
Torpedodienst	209
Uitspanningslectuur	209
Kustverlichting, bebakening en hydrographie . .	210
Nederlandsch eskader in Oost-Indië	211
Schepen voor algemeene diensten	221
Schepen voor hydrographische diensten	224
Oorlogsschepen van vreemde natiën, die Indië bezochten	225
Draadlooze telegrafie.	226

Bestuur, Algemeene Zaken en Personeel.

Het beheer van het Departement van Marine bleef gedurende den tijd, waarover dit verslag loopt, opgedragen aan den Kapitein ter zee, met ingang van 16 Juli 1917 Schout-bij-nacht J. J. RAMBONNET.

Over den verslagtijd valt in deze rubriek in hoofdzaak het navolgende te vermelden.

I. Personeel.

De lange duur der mobilisatie was oorzaak dat nog steeds een groot gedeelte van het vrijwillig dienende personeel, dat in normale tijden, hetzij wegens eindigen van het dienstverband, hetzij wegens langdurigen dienst, zou zijn ontslagen, in dienst moest worden gehouden. Door uitbreiding van het aantal militie- en landstormplichtigen voor den zeedienst, was het mogelijk een aanvang te maken met het verleenen van ontslag aan korporaals en manschappen, die het langst over hun tijd dienden en wier diensten konden worden gemist. Zij, die behoorden tot qualiteiten, welke voorloopig niet voor ontslag in aanmerking konden komen (als schrijvers, torpedomakers, kanonniërs) ontvangen een extra-toelage. Aan degenen, die ontslagen kunnen worden, wordt een behoorlijke termijn gesteld binnen welken zij zullen hebben te beslissen of zij in dienst wenschen te blijven. Ook is de aandacht van de Commandanten der Marine gevestigd op de wenschelijkheid om het personeel, dat ontslag wenscht, door het verleenen van verlof gelegenheid te geven eene betrekking te bekomen. Geleidelijk, naarmate uit de militie- en landstormplichtigen meer vervangers

beschikbaar komen, zal met het verleenen van ontslag kunnen worden voortgegaan.

De aflossing van het personeel in Indië ondervond door de stremming in het scheepvaartverkeer belangrijke vertraging, waardoor de verwachting, dat binnen niet al te langen tijd het personeel, dat langer dan drie jaren in de koloniën vertoefde, zou kunnen zijn afgelost, niet werd verwezenlijkt. Maatregelen werden genomen om aan dezen ongewenschten toestand zoodra mogelijk een eind te maken.

Den 8sten Juni 1917 richtte de Minister een schrijven tot het hoofdbestuur van den Bond van Minder Marinepersoneel, waarbij Zijne Excellentie het door hem tegenover dezen bond ingenomen standpunt nader toelichtte in aansluiting aan hetgeen door dezen bewindsman, bij de behandeling van de Marine-begrooting voor het jaar 1917, in de Tweede Kamer der Staten-Generaal, ten deze was verklaard.

De navolgende maatregelen in het belang van het personeel werden genomen:

Conduiterapporten.

Bij ministerieele beschikking van 3 November 1916, Afd. B, No. 40, zijn nieuwe „Bepalingen betreffende conduiterapporten” vastgesteld, welke als hoofdstuk X, ter vervanging van het bestaande hoofdstuk, in het 1ste deel der V. K. M. zijn opgenomen.

De vervallen bepalingen brachten te weinig naar voren, dat in een conduiterapport de persoonlijkheid van den beoordeelde moet worden geteekend. Bovendien stond in die bepalingen op den voorgrond, dat alleen ongunstige beoordeelingen invloed op de loopbaan van den beoordeelde konden uitoefenen, terwijl toch juist onderscheiding in

gunstigen zin een hoofdfactor is bij de beoordeeling van iemands geschiktheid voor hooger rang.

De nieuwe bepalingen bedoelen aan die bezwaren tegemoet te komen. De inrichting der rapporten is vereenvoudigd in dien zin, dat een rapporteur niet langer gehouden is om elk onderwerp, op het formulier vermeld, te behandelen; de opsomming dier onderwerpen is te beschouwen als een leidraad bij de te leveren persoons- en karakterbeschrijving. Vertrouwd wordt, dat daardoor conducerapporten zullen worden verkregen, welke beter aan hun doel beantwoorden.

Timmerlieden.

Aangezien onder het personeel van vroegere opleidingen geen liefhebbers meer aanwezig waren voor de opleiding tot timmerman, kwam het noodzakelijk voor deze vaklieden in de eerste plaats te recruteeren uit het personeel van het korps matrozen met kort dienstverband, en voorts voor zooveel nodig uit burgerjongelieden met eenige vakkennis op het gebied van houtbewerking.

In verband hiermede is ter vervanging van het bij ministerieele beschikking van 12 Juli 1905, No. 70, vastgestelde en als hoofdstuk VIF in deel 1 V. K. M. opgenomen „Reglement voor de opleiding van matroos-timmerlieden” bij Koninklijk besluit van 15 November 1916, No. 44, tot stand gekomen een nieuwe „Regeling van het korps timmerlieden” en „Reglement der opleiding tot timmerman”.

Reglement Inwendige Dienst.

Bij Koninklijk besluit van 4 April 1917, No. 16, is machtiging verleend om, bij wijze van proef, af te wijken van de bepalingen van het Reglement I. D. in dien zin, dat aan boord van schepen der zeemacht, welke commandeerende officieren zulks voor een goeden gang van zaken noodzakelijk achten, de chefs der wachtdivisiën — behalve

met de hun bij voorschreven reglement opgedragen diensten, welke niet den dienst in het benedenschip betreffen — om beurten gedurende eene week belast kunnen worden met den dienst in het benedenschip.

Aan de divisieregeling, zooals die is omschreven in het bestaande Reglement I. D. ligt ten grondslag de gedachte, *dat de jongere officieren zooveel mogelijk zelfstandig dienst moeten doen.*

Tegen de divisieregeling zijn in de practijk bezwaren gerezen en wel met betrekking tot den dienst in het benedenschip. De bijzondere eigenaardigheden van dezen dienst zouden het noodig maken om daarvoor niet langer te bestemmen jonge officieren onder zijdelingsche contrôle van ouderen, doch er bepaaldelijk de oudere officieren mede te belasten.

Voornoemd Koninklijk besluit maakt mogelijk om gedurende een proeftijd aan de gerezen bezwaren tegemoet te komen door instelling van den officier van de week, in stede van den officier van dienst, waarmede dan gepaard gaat eene buitenwerkingstelling van de bepalingen der 17de afdeeling van het Reglement I. D. Of daartoe moet worden overgegaan, heeft elke commandant voor den bodem onder zijn bevel te beoordeelen. Daarbij zal rekening zijn te houden met de persoonlijke eigenschappen van de aan boord dienende officieren.

Van de oorspronkelijke regeling mag niet dan na gebleken noodzakelijkheid worden afgeweken, terwijl voorts *aan de zelfstandigheid der jongere officieren zoo min mogelijk afbreuk behoort te worden gedaan.*

Gymnastiek en Sport.

De instelling van de gymnastiek- en sportschool der marine te Willemsoord deed de wenschelijkheid ontstaan om de hoofdstukken V (Regeling van het Korps Mariniers),

VI (Regeling van het personeel der zeemacht beneden den rang van officier, enz.), VII en VIIa (Uniformen en onderscheidingsteekenen: *a.* van het personeel der zeemacht, uitgezonderd het korps mariniers; *b.* van het korps mariniers), van deel 1 V. K. M. op sommige punten te wijzigen, welke wijzigingen zijn tot stand gekomen bij Koninklijk besluit van 21 April 1917, No. 11.

De aangebrachte veranderingen houden verband met de instelling van verschillende aan voormelde school te verwerven brevetten, terwijl, waar bijzondere distinctieven op de uniform aan het behalen van deze brevetten niet zijn verbonden, eenige tot dusver bestaande onderscheidingssteekenen zijn komen te vervallen.

Duurtetoeslag.

In verband met de bijzondere tijdsomstandigheden, die het noodig maakten aan het personeel tegemoetkomingen wegens duurte van levensmiddelen toe te kennen, werden bij de Wet van 30 April 1917 (Staatsblad No. 333) tot wijziging en verhooging van het VIde hoofdstuk der Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1917 twee artikelen in deze begrooting ingevoegd.

Marine-Reserve.

Ten einde de bepalingen betreffende de bevordering, het ontslag en de pensionneering van het personeel der Marine-Reserve meer in overeenstemming te brengen met die, welke voor het overige Marine-personeel gelden, werden deze herzien bij de Wet van 23 Mei 1917 (Staatsblad No. 427).

Pensioenen Rijkswerklieden.

Bij de Wet van 23 Mei 1917 (Staatsblad No. 428) werden eenige wijzigingen gebracht in de ten deze geldende bepalingen waardoor het personeel in gunstiger conditie komt te verkeereren wat aangaat de pensioenvoorwaarden.

Traktementen Officieren binnen de keerkringen en wijziging V. K. M.

Op de Indische begrooting voor 1917 werden gelden toegestaan voor verhooging met ingang van 1 Januari 1917 van de traktementen der binnen de keerkringen dienende Marine-officieren. Nadat deze begrooting Wet was geworden, werden de staten der traktementen, in de regelingen der verschillende officierskorpsen voorkomende, gewijzigd.

Tevens is deze gelegenheid benut om die regelingen uit anderen hoofde te herzien en werden bij Koninklijk besluit van 9 Augustus 1917, No. 25, ter vervanging van de bestaande hoofdstukken, nieuwe hoofdstukken I tot en met IV van deel I der V. K. M. vastgesteld. Wat laatstgemeld hoofdstuk betreft (Regeling van het personeel van den Marine-Stoomvaartdienst) werden de bepalingen in dien zin gewijzigd, dat het mogelijk werd de in dienst zijnde machinisten — voor zoover geschikt — tot officier-machinist der 3de klasse te benoemen, zoodra de jongelieden, wier eindopleiding bij het Koninklijk Instituut heeft plaats gehad, tot officier-machinist moesten worden aangesteld.

Bestrijding van geslachtsziekten.

Bij Koninklijk besluit van 4 Augustus 1917, No. 67, zijn met ingang van 1 Juli 1917 ingetrokken de bepalingen, krachtens welke voor militairen der zeemacht niet als dienstdtijd gelden de tijdvakken, gedurende welke zij ten gevolge van het lijden aan geslachtsziekten geheel aan den dienst onttrokken zijn geweest.

De intrekking heeft terugwerkende kracht tot 1 Januari 1914, behalve ten aanzien van de geldelijke gevolgen, welke de vervallen bepalingen voor de betrokkenen hebben gehad, terwijl, ingevolge eenige nieuw uitgevaardigde voorschriften, aan elken militair der zeemacht, die zich aan het gevaar heeft blootgesteld met eene geslachtsziekte besmet

te worden, de plicht wordt opgelegd zich prophylactisch te laten behandelen. Nalatigheid in deze zal als overtreding van de krijgstucht worden beschouwd.

Ook het Reglement op den Geneeskundigen Dienst bij de Koninklijke Marine, vastgesteld bij Koninklijk besluit van 21 October 1904, No. 41, is in verband met het vorenstaande met eenige artikelen, houdende voorschriften nopens de bestrijding der geslachtsziekten, aangevuld.

Verhuiskosten personeel Marine-reserve.

Bij Koninklijk besluit van 27 September 1917, No. 74, werden hieromtrent bepalingen in het leven geroepen, ten einde, in verband met den langen duur der mobilisatie, het personeel der Reserve niet in ongunstiger conditie te doen zijn dan het overige Marine-personeel.

II. Nieuwe aanbouw enz.

De bij de Marine-begrooting voor het dienstjaar 1917 aangevraagde gelden voor den aanbouw van een kruiser en drie onderzeebooten voor den Indischen dienst (K VIII—X), drie onderzeebooten voor Nederland (O9—11) en een mijnenlegger werden door de Volksvertegenwoordiging toegestaan, benevens de bedragen voor eenig materieel ten behoeve van niet-militaire diensten. De gelden voor den aanbouw van den kruiser en de drie Indische onderzeebooten waren dezelfde, die voorkwamen in het wetsontwerp dat den 4den Juni 1916 bij de Staten-Generaal ahangig was gemaakt en daarom werd ingetrokken.

Nadat uit de gegevens, verzameld door eene naar de Vereenigde Staten van Noord-Amerika gezonden commissie, was gebleken dat er uitzicht bestond onderzee-materiaal, geschikt voor den dienst in de tropen, aldaar te doen aanbouwen, werden, bij Koninklijke boodschap van 19 Juni 1917,

bij de Staten-Generaal twee wetsontwerpen aanhangig maakt tot:

1^o. verhooging van het VIde hoofdstuk der Staatsbegroting voor het dienstjaar 1917;

2^o. Verhooging van het Iste hoofdstuk der begroting van uitgaven van Nederlandsch-Indië voor het dienstjaar 1917, welke strekten om artikel 17 van eerstgenoemd hoofdstuk met f 1000 te verhoogen, (van welke verhooging de helft ten laste der Indische begroting zou komen), ten einde de Staten-Generaal in de gelegenheid te stellen in beginsel te beslissen over den aanbouw in de Vereenigde Staten van een 3-tal onderzeebooten voor de Koloniën.

Toen bij het desbetreffend overleg met de Amerikaansche Regeering bleek dat deze, onder de tegenwoordige tijdsomstandigheden, geene vergunning wilde verleen en tot aanbouw en oplevering, werden deze wetsontwerpen, na Koninklijke machtiging, bij gemeenschappelijk schrijven van de Ministers van Marine en van Koloniën van 28 September—2 October 1917, ingetrokken. In afwachting van den uitslag der pogingen om den bouw dezer vaartuigen elders in het buitenland te doen plaats hebben, werden echter de op de betrokken begrotingen voor 1918 opgebrachte sommen voor den aanbouw in Amerika gehandhaafd.

Op de Marine-begroting voor het dienstjaar 1918 worden gelden aangevraagd voor den aanbouw, voor Nederland, van drie onderzeebooten (O 12—14) en 1 mijnenlegger, en, voor Indië, van 3 onderzeebooten (K IX—XIII), benevens bedragen voor eenig materieel ten behoeve van niet-militaire diensten.

De bouw van het in aanbouw zijnde materieel ondervond groote vertraging door de moeilijkheden, aan het verkrijgen van materialen verbonden.

Bij protocol van 30 Januari 1917 werd de geïnterneerde Duitsche onderzeesche mijnenlegger U. C. 8 door de Neder-

landsche Regeering overgenomen en, onder den naam M1, bij de vloot gevoegd.

Den 4den Mei 1917 werd op overeenkomstige wijze van de Engelsche Regeering de onderzeeboot H 6 overgenomen en als O 8 in de vloot opgenomen.

III. Maatregelen in verband met de mobilisatie der strijdkrachten.

Koninklijk besluit van 13 December 1916, (Staatsblad No. 527), waarbij wordt bepaald dat met ingang van 16 December 1916 in staat van beleg wordt verklaard het territoriaal zeegebied, voor zoover niet reeds in staat van beleg verkeerende.

Wet van 30 December 1916, (Staatsblad No. 563), tot het langer in dienst houden van ingelijfd en bij de militie, waarin wordt bepaald, dat in artikel 1 der wet van 29 Juli 1916 (Staatsblad No. 359) voor „31 December 1916” gelezen wordt „31 Juli 1917”.

Wet van 30 December 1916, (Staatsblad No. 564), tot verlenging van den duur van den dienstplicht bij den landstorm, waarin eene overeenkomstige wijziging van de wet van 29 Juli 1916 (Staatsblad No. 360) wordt aangegeven.

Wet van 30 December 1916, (Staatsblad No. 576), tot verhooging van het VIDE hoofdstuk der Staatsbegroting voor het dienstjaar 1916 (Buitengewoon Krediet), waarbij art. 108 van dit hoofdstuk wordt verhoogd met f 3.500.000.— wegens: „Uitgaven, voortvloeiende uit het buitengewoon onder de wapenen houden van de dienstplichtigen der Zee-militie en uit alle verdere maatregelen, verband houdende met de buitengewone omstandigheden, die tot dat onder de wapenen houden leiden”.

Wet van 22 Februari 1917, (Staatsblad No. 224), houdende bijzondere maatregelen met betrekking tot de lichting 1918, waarbij o.a. bepaald wordt, dat bij de zeemilitie een

grooter aantal personen kan worden ingelijfd dan in artikel 4, tweede lid, der Militiewet vermeld.

Wet van 26 April 1917, (Staatsblad No. 305), tot bevestiging van den staat van beleg.

Koninklijk besluit van 10 Mei 1917, (Staatsblad No. 393), betreffende de sterkte van de lichting der zeemilitie 1918, waarbij deze sterkte wordt bepaald op 890 man.

Wet van 23 Mei 1917, (Staatsblad No. 409), tot het langer in dienst houden van ingelijfden bij de militie.

Wet van 23 Mei 1917, (Staatsblad No. 410), tot aanvulling en verhooging van het VIDE hoofdstuk der Staatsbegroting voor het dienstjaar 1917 (Buitengewoon Krediet) waarbij aan dit hoofdstuk wordt toegevoegd eene nieuwe afdeling: „Uitgaven wegens het buitengewoon onder de wapenen houden van de dienstplichtigen der zeemilitie enz.” à f 3.300.000.—.

Wet van 23 Mei 1917, (Staatsblad No. 413), tot verlenging van den duur van den dienstplicht bij den landstorm, waarbij bepaald wordt, dat dienstplichtigen, wier dienstplicht op 31 Juli 1916 of later zou zijn geëindigd, tot 31 December 1917 tot den landstorm blijven behooren.

Koninklijk besluit van 16 Juli 1917, (Staatsblad No. 488), waarbij bepalingen worden gemaakt voor burgerambtenaren, die zich buitengewoon onder de wapenen bevinden.

Koninklijk besluit van 25 September 1917, (No. 29), waarbij — met ingang van 1 October 1917 — aan militairen der zeemacht (daaronder begrepen het vaste personeel van de Marine-hospitalen en van het Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord, het personeel van de Koninklijke Marine-Reserve, de zeemiliciens en tot de zeemacht behorende landstormplichtigen in werkelijken dienst) — behoudens eenige te noemen uitzonderingen — eene dagelijksche mobilisatietoelage wordt toegekend, naar gelang van de ingenomen positie afwisselend van f 1.— tot f 0.10.

Bij het kiezen dezer bedragen is aansluiting gezocht bij de regeling voor de landmacht van kracht.

IV. Korps zee-officieren.

Bij ministerieele beschikking van 3 April 1917, Afd. B, No. 77a, is eene regeling getroffen, die voor jonge officieren der Koninklijke Marine-Reserve, die een drietal jaren gevaren hebben, bij die Reserve als praktische officieren een gunstigen indruk maken en als zoodanig de aandacht trekken, de gelegenheid opent, om, indien zij dit wenschen, zich voor te bereiden voor opneming in het korps zee-officieren.

V. Marine-Machinistenschool.

Aangezien het reglement voor de Marine-Machinistenschool, vastgesteld bij Koninklijk besluit van 12 Augustus 1915, No. 48, tengevolge van de opleiding gedurende twee jaren van de aspirant-machinisten aan het Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord, wijziging behoefde en het aanbevelenswaardig voorkwam te breken met het stelsel, waarbij de uitslag van een toelatingsexamen omtrent plaatsing bij de Marine-Machinistenschool beslist, is bij Koninklijk besluit van 28 Februari 1917, No. 23, een nieuw reglement voor die onderwijsinrichting vastgesteld.

Het bedoelde toelatingsexamen is daarin vervangen door een onderzoek naar de verschillende eigenschappen der candidaten, welk onderzoek zal geschieden volgens regelen, overeenkomende met die, welke de aanneming van candidaten voor adelborst en aspirant-administrateur beheerschen.

VI. Vliegdiens.

Bij Koninklijk besluit van 8 Augustus 1917, No. 51, werd eene regeling vastgesteld betreffende het personeel van den Marine-luchtvaartdienst. Daarbij werd een nieuw korps

n.l. dat der *vliegtuig-makers* in het leven geroepen. Dit korps, samengesteld uit metaal- en houtbewerkers en bekleeders, is in het algemeen bestemd voor de uitvoering der technische werkzaamheden, welke gevorderd worden voor het in staat van gereedheid houden, het onderhoud, de herstelling en den aanmaak van vliegtuigen en derzelver motoren.

Voorts bevat de regeling nieuwe bepalingen betreffende officieren- en onderofficieren-vlieger.

In verband met de vestiging van het Marine-vliegekamp aan de Mok, werd eene voorloopige instructie voor den commandant van den Marine-luchtvaartdienst vastgesteld en als bijlage aan de regeling toegevoegd.

De zelfstandige *Marine-luchtvaartdienst* werd bij ministerieele beschikking van 18 Augustus 1917, B, No. 62, ingesteld.

VII. Sport, Gymnastiek en Huisvlijt.

Einde December 1916 was de eerste cursus aan de Gymnastiek- en Sportschool tot vorming van instructeurs in gymnastiek en in schermen geëindigd en werden de beschikbaar gekomen onderwijzers op verschillende inrichtingen en schepen werkzaam gesteld, evenals de reeds eerder beschikbaar gestelde athletiek-instructeurs, boks- en worstelinstructeurs. Onder leiding van dit personeel breidde de beoefening van gymnastiek en sport zich meer en meer uit, zoowel in als buiten de diensturen.

Door het personeel werd opgericht de Marine-Sport-vereeniging „Zeemacht”, welke thans 125 werkende leden beneden den rang van officier, benevens 23 leden-officieren telt. Een der leden behaalde bij de wedstrijden, uitgeschreven door den Nederlandschen Boksbond, het kampioenschap van Nederland, zwaargewicht.

De Marine-Sportvereeniging „Zeemacht” organiseerde met medewerking van het Departement van Marine op

23 tot en met 25 Augustus 1917 wedstrijden om de kampioenschappen der Marine in de verschillende takken van atletiek en in het zwemmen, waarop zoowel officieren als manschappen uitkwamen; het aantal inschrijvingen bedroeg plm. 800, het aantal deelnemers plm. 225.

Op 26 en 27 Maart 1917 werden door dezelfde vereeniging boks- en worstelwedstrijden georganiseerd, welke veel succes hadden en waarbij de stijl der deelnemers zoowel als hunne sportieve opvattingen bewezen, dat deze takken van sport onder het personeel in den smaak vallen.

Bij de op 7 en 8 Juli te Scheveningen gehouden schermwedstrijden behaalde de groep officieren, welke de Koninklijke Marine vertegenwoordigde, een eersten prijs, terwijl aan enkele officieren personeele prijzen te beurt vielen.

Aan de demonstratie in lichaamsoefeningen, door de afdeling „Ontwikkeling en Ontspanning” van het Algemeen Hoofdkwartier van 8—11 Augustus op het terrein Houtrust te 's-Gravenhage georganiseerd, werd door 2 Marineploegen deelgenomen, terwijl de leerling-onderofficieren van de Kweekschool voor Zeevaart te Leiden een les in Zweedsche gymnastiek uitvoerden.

De Marine-schietwedstrijd werd den 27sten Augustus te Den Helder aangevangen en ten gevolge van het ongunstige weder eerst den 15den September beëindigd. 245 Schepelingen namen hieraan deel. Hoewel enkele zeer goede praestaties vallen te vermelden, kan de gemiddelde uitkomst dit jaar slechts matig genoemd worden.

De Koninklijke Marine-Jachtclub schreef algemeene zeilen- en roeiwedstrijden uit op 7 en 8 September te houden ter reede van Texel. De deelname aan deze wedstrijden, welke Hare Majesteit de Koningin met Hare hooge tegenwoordigheid vereerde, was, zoowel in als buiten de Marine, zeer groot.

In de opleiding der adelborsten aan het Koninklijk instituut voor de Marine werd eenige wijziging gebracht

met de bedoeling alle jonge officieren ook theoretisch beter geschikt te maken voor de leiding der lichamelijke opvoeding van het personeel der vloot.

De bouw van de Marine-zwemschool werd in Augustus aan den betrokken aannemer opgedragen.

In den loop van den verslagtijd behaalden 3 officieren en 14 schepelingen het vaardigheidsdiploma van het N. O. C., terwijl 2 officieren en een 11-tal schepelingen het diploma voor 36-jarigen verwierven.

De huisvljijt werd ook gedurende dezen verslagtijd door het personeel in Nederland druk beoefend, waarvan getuigenis aflegde de Centrale Tentoonstelling, uitgaande van de afdeeling O. O. van het Algemeen Hoofdkwartier, in Mei te 's-Gravenhage gehouden.

VIII. Crimineel Wetboek.

In aansluiting op het onder deze rubriek gezegde in het vorige Jaarboek, kan vermeld worden dat tot stand kwam de

Wet van 16 December 1916 (Staatsblad No. 539), houdende aanvulling van het Crimineel Wetboek voor het Krijgsvolk te water ter voorziening in eene gebleken leemte ten opzichte van samenrottingen van schepelingen, waarbij in bedoeld wetboek een nieuw artikel 92a wordt ingevoegd.

De *Wet van 15 Mei 1914 (Staatsblad No. 246)* regelende het hooger beroep van vonnissen in Nederlandsch-Indië door krijgsraden bij de Zeemacht gewezen, zal waarschijnlijk binnen niet te langen tijd in werking kunnen treden.

IX. Marine-Attachés.

Bij ministerieele beschikking van 9 December 1916, S/B/F, 395/Geheim, werd een hoofdofficier der Marine naar Engeland gezonden, welke gedurende zijn verblijf aldaar zal verkeerden in de positie van Marine-attaché.

Kapitein ter zee
J. C. B. van der
Sloot

Bij ministerieele beschikking van 10 September 1917, B/S, 384/Geheim, werd eene overeenkomstige zending gelast naar Berlijn.

*Kapitein de Zee
J. von Bescher*

X. Gezantschapswacht te Peking.

Bij ministerieele beschikking van 25 April 1917, B, 77, werd bepaald dat aan het verzoek van Hr. Ms. gezant te Peking tot uitbreiding van de gezantschapswacht zou worden gevolg gegeven en aan den Commandant der Zeemacht in Oost-Indië dienaangaande opdracht verstrekt.

XI. Ongeval aan boord Hr. Ms. Gelderland.

Op 14 Maart 1917 had aan boord van Hr. Ms. *Gelderland* een ketelongeval plaats, waarbij één schepeling werd gedood, negen man zwaar en vijf man licht werden gewond. Eene commissie werd benoemd met de opdracht de oorzaken van het gebeurde zoo mogelijk vast te stellen en maatregelen aan te geven om dergelijke betreurenswaardige ongelukken in de toekomst te kunnen verhoeden.

Reisrapporten.

Gedurende het tijdvak van 1 October 1916 tot 1 October 1917 kwamen, ten gevolge van den wereldoorlog, die voor oefeningstochten en vlagvertoon groote beletselen opwierp, slechts twee reisrapporten binnen.

Hr. Ms. onderzeeboot *K I* verliet op 12 September 1916 Nieuwediep en ging, via Duins, Vigo, Malta, Port-Saïd, Ismaïlia, Aden en Colombo, naar Oost-Indië, waar die bodem op 6 November daaraanvolgende te Sabang aankwam.

Hr. Ms. pantserdekschip *Holland* vertrok op 2 December 1916 van Nieuwediep en ging, via Vigo, Las Palmas, Curaçao, Jamaica, Havana, Sint-Thomas, Ponta-Delgada, La Luz en Vigo, weder naar Nederland terug, waar dit schip op 9 April 1917 te Nieuwediep ankerde.

1°. ONDERZEEBOOT K I.

Commandant: Luitenant ter zee der 1e klasse
Jhr. G. L. SCHORER.

Reis van Nederland naar Oost-Indië.

1°. Nautisch gedeelte.

Nadat de sleepboot *Witte Zee* als oorlogsschip in dienst was gesteld, verliet Hr. Ms. K I, op den v.m. van 12 September 1916 de haven van Nieuwediep en nam ter reede de sleeptros van de *Witte Zee* over.

De bemanning der K I bestond uit 8 koppen, voldoende voor het besturen van de boot tijdens het sleepen, het afleggen van kleine rajecten onder eigen kracht en het noodzakelijkste onderhoud van de accumulatorenbatterij. Voorloopig bleef de bemanning op de onderzeeboot.

Met het oog op het mijnengevaar werd als veiligste route verkozen kort bezuiden het lichtschip Maas en vervolgens eenige mijlen benoorden

werd, dat de sleep ongeveer met hoog water op den v.m. van 13 September bij het lichtschip Ship Wash uitkwam. Het weer was goed, de zee kalm. Onder de vele telegrammen, waarin ons eene goede reis werd toegewenscht, gedenk ik met bijzondere waardeering het afscheids-telegram van H. M. de Koningin.

Nabij het Sunklichtschip werd op de *Witte Zee* een loods overgenomen, op wiens aanwijzing door Black Deep en Edinburg-Channel naar de ree van Duins gestuurd werd. Hier kwam onmiddellijk een onderzoekingsvaartuig langszij, vanwaar, tijdens het afzetten van den loods, gepraaid werd, dat de sleep door kon gaan. Op de ree lagen talrijke koopvaarders voor anker te wachten.

Vanaf het Sunklichtschip tot dicht bij Folkestone, dus vrijwel het geheel traject, dat de sleep zich in Britsche territoriale wateren of kort daarbuiten bevond, werd zij begeleid door een oorlogsvaartuig, hetzij destroyer, gewapende trawler of kanonneerboot.

Nabij Dover verliet de bemanning de K I en ging over op de *Witte Zee* na de boot gesloten en de voorgeschreven lichten ontstoken te hebben. Den volgenden morgen, d.w.z. 14 September, werd een onderzoek ingesteld naar den toestand van de sleepinrichting der onderzeeboot. Daar er een harde N.-wind stond, was het hiertoe onvermijdelijk dicht onder den wal van Wight te komen, binnen de territoriale wateren. Onmiddellijk kwam een Britsch patrouille-vaartuig opdagen, om te informeren wat wij zoo dicht onder den wal deden. De sleepinrichting bleek in orde te zijn en de reis werd vervolgd.

Uit een door het D.T. station Landsend afgezonden telegram bleek, dat eene Duitsche onderzeeboot aan den westelijken ingang van het Kanaal kruiste. Ik liet, om vergissingen te ontgaan, die daarvan allicht het gevolg konden zijn, de ons tegen den N.-wind beschuttende Engelsche kust verlaten en naar Ouessant sturen. De wind nam evenwel spoedig af en de tot nu toe gemaakte vaart van $7\frac{1}{2}$ mijl (de maximumvaart op de geheele reis) kon behouden blijven.

In het Zuiden van de Golf van Biskaye stond een vrij harde O.N.O. wind (kracht 5 à 6), die nog al wat zee veroorzaakte en dus tot vaartvermindering noodzaakte. Voorbij Finisterre, dat op ongeveer 8 mijl afstand gepasseerd werd, ging de wind al spoedig in zeer flauwe koelte over.

In den morgen van 18 September liep de sleep de baai van Vigo binnen; de onderzeeboot was bemand en beide vaartuigen ankerden op de ree van Vigo op loodsmansaanwijzing.

Ter reede lagen verscheidene Duitsche handelsschepen, die aldaar het eind van den oorlog afwachten.

De *Witte Zee* laadde kolen en den volgenden morgen werd de reis

voortgezet; de K I werd kort na het ankerlichten op sleeper genomen en door de bemanning verlaten.

Langs de Portugeesche kust woei een matige Portugeesche Noord, varieerend in kracht van 3 tot 5, die vrij veel zee veroorzaakte, zoodat de vaart van 7 $\frac{1}{2}$ mijl niet kon worden volgehouden.

Aan de Portugeesche Zuidkust nabij kaap St. Mary, waar de zee glad was, werd een onderzoek naar de sleepinrichting van de K I ingesteld. Het bleek dat er te groote krachten op gewerkt hadden, hetgeen in het vervolg, zoodra er zee stond en de boot gierde, nog spoediger dan voorheen tot vaartvermindering aanleiding gaf.

Op de D. W. en V. M. van 22 September werd met zeer kalme zee Straat Gibraltar doorgestoomd en de koers om de Oost vervolgd, zorgende steeds ruim vrij te blijven van de territoriale wateren. Al vrij spoedig kwam de Oostelijke wind opzetten, varieerend in kracht van 1 tot 5, tengevolge waarvan de vaart herhaaldelijk verminderd moest worden. Voorbij Kaap Bon stond die wind met meer kracht door en varieerde in richting tusschen Z. O. en Zuid; meestal moest halve kracht geloopt worden; tusschen Kaap Bon en Pantellaria werd weinig meer dan 4 mijl behouden.

Den 28sten September werd in de lij van het eiland Gozo nabij het seinstation een onderzoek op de K I ingesteld; het bleek, dat er voorin de boot nog al wat water gedrongen was door een lekke pakkingsbus. Om aan boord te kunnen komen was het noodig in de territoriale wateren te gaan. Na eenigen tijd verscheen een kruiser, die evenwel op grooten afstand bleef en, toen wij weer onder stoom gingen, uit zicht verdween.

Voorbij Malta, dat ter vermindering van in het donker ongewenschte ontmoetingen aan de Zuidzijde gepasseerd werd, nam de tegenwind langzamerhand af, maar draaide toch pas op ongeveer 30° O. L. naar het N. W.

Van af Gibraltar tot Kaap Rosa werden herhaaldelijk Fransche ot Engelsche patrouillevaartuigen ontmoet, meest ex-stoomtrawlers, soms met, soms zonder vlag, en bijna allen zonder wimpel. Vaak voeren zij dicht langs de K I heen, een enkele met de bemanning klaar bij het op de onderzeeboot gerichte geschut.

Dikwijls werden 's nachts schepen zonder licht gepasseerd. Het maakte den indruk of tusschen Malta en Port-Saïd de scheepvaart zich met het oog op het onderzeebootgevaar verlegd had. Op dit traject werd althans geen enkel schip gezien.

Den 4den October, eenige mijlen buiten Port-Saïd, waarschuwde een Britsch patrouillevaartuig ons onmiddellijk te stoppen. Spoedig kwamen twee mijnenvegers naar buiten en veegden een baan schoon, waarna wij, geloodst door een ander Britsch patrouillevaartuig, door het pas

geveegde terrein stoomden en nog op den V.M. bij de kolenloodsen onze ligplaats innamen, de K I gemeerd aan de *Witte Zee*, die op loodsmansaanwijzing geankerd was.

Het mijnengevaar schijnt intusschen voor Port-Saïd niet groot te zijn. Er was nog nooit een mijn gevonden.

Te Port-Saïd lagen de Britsche schepen *Jupiter*, *Espiègle* en een vliegtuigenschip, en de Fransche schepen *Pothuanu*, voerend de vlag van den schout-bij-nacht, commandant van het Syrisch eskader, en *Jauréguiberry*, benevens verscheidene patrouillevaartuigen.

De *Witte Zee* laadde nog denzelfden dag kolen en ging den volgenden morgen onder stoom met de K I op sleeper; de K I was gedurende de vaart door het Kanaal bemand. Beide vaartuigen moesten een loods aan boord hebben. De Kanaal-autoriteiten hadden geen bezwaar tegen onze 7½ mijls vaart.

De sleep ging op den P. V. nabij Ismaïlia voor anker, de K I gemeerd aan de *Witte Zee*. In de nabijheid lagen een paar kleine Britsche monitors en verder op in het Timsah-meer de Britsche kruiser *Euryales*, voerend de vlag van den admiraal, commandant van het Indisch eskader.

Den volgenden morgen 6 October werd de reis door het Kanaal vervolgd. Oponthoud kwam nergens voor. Bij Suez, waar weer een paar Britsche monitors lagen, ging de bemanning van de K I op de *Witte Zee* over.

In de Roode Zee deed zich weinig bijzonders voor. De wind kwam bijna voortdurend achterin, zoodat de temperatuur in de verblijven hoog opliep, met 37° C. als maximum.

Voor al in den aanvang, toen de wind vrij hard doorstond, kracht 5, moest veel vaart geminderd worden. Alle vuren brandden met uitzondering van dat van Mekka. Halverwege de Roode Zee werd een onderzoek ingesteld op de K I.

's Morgens van den 14den October werd op loodsmansaanwijzing de ree van Aden opgestoomd na toestemming verkregen te hebben van een Britsch landmachtofficier namens den militairen bevelhebber.

De *Witte Zee* ankerde voor de stad, de K I meerde aan de *Witte Zee*.

Volgens de berichten te Aden was de West-moesson geheel af, zoodat het verblijf te Aden niet langer gerekt werd dan voor het kolenladen van de *Witte Zee* noodig was. In den morgen van 15 October werd Aden verlaten, de bemanning van de K I ging dadelijk op de *Witte Zee* over, en koers werd gezet langs Gardafui en bezuiden Sokotora. De sleepgelegenheid was zeer gunstig, flauwe Z. W. wind met lichte deining uit het Z. W. De barometer was 1½ m.M. hooger dan normaal.

Langzamerhand nam de wind toe tot een kracht van 5 à 6 en begon de barometer te dalen; deze zakte tot 1½ m.M. beneden normaal. De

mogelijkheid van de nadering eener cycloon niet uitgesloten zijnde, werd, toen wij op 60° O.L. waren, om de Zuid-Oost gestuurd. Op 9° N. Br. gekomen, toen de barometer bijna 2 m.M. onder normaal was, daalde hij niet verder en werd recht op Minikoi aangestuurd. De wind bleef uit het Westen waaien, kracht 3 à 4, en er stond deining uit het Zuiden en uit het Westen, hetgeen de sleep noodzaakte steeds halve kracht te varen.

Deze Westmoussonstaart bleef ons tot Colombo bij.

In den morgen van 28 October kwamen wij te Colombo aan; de bemanning van de K I ging buiten de pieren aan boord van de onderzeeboot en meerde haar langsij van de *Witte Zee*, die oploodsmansaanwijzing in de haven ten anker was gekomen.

Den 31sten October werd de haven van Colombo verlaten; reeds binnen de pieren werd de K I door de bemanning verlaten en door de *Witte Zee* op sleeper genomen.

Op het traject Colombo—Sabang werd nog twee dagen W.Z.W.-wind, kracht 4 à 5 ondervonden, daarna variabele zwakke winden en kalme zee.

In den morgen van 6 November liepen de *Witte Zee* en de K I elk op eigen gelegenheid de baai van Sabang binnen, alwaar wij door Hr. Ms. *Serdang* en de Europeesche bewoners van Sabang op bijzonder hartelijke wijze ontvangen werden.

De *Witte Zee* werd onmiddellijk als oorlogsschip uit dienst gesteld.

De geheele afstand van Nieuwediep tot Sabang, n.l. 7800 mijl, het Kanaal van Suez niet inbegrepen, was afgelegd in 48 vaardagen, gevende eene gemiddelde snelheid van 6 $\frac{3}{4}$ mijl.

Van de oponthouden in de havenplaatsen is steeds gebruik gemaakt om de accu-batterij van de K I op te laden.

In alle havens kon door de bemanningen gepassagierd worden; te Colombo alleen, nadat ik hiertoe een speciaal verzoek tot den militairen bevelhebber had gericht.

b. Het sleepen.

De K I werd gesleept op haar eigen sleepinrichting. In hoofdzaak is deze als volgt ingericht:

Het achtereinde van den sleepschinkel is voorzien van eengesmeed ijzeren oog, dat om een sliphaak gelegd wordt, welke van binnenboord uit losgegooid kan worden. Het is op de sliphaak, die zich op ± 14 M. achter den voorstevan bevindt, dat de voorwaarts trekkende kracht van den sleeper wordt overgebracht. Op ongeveer 1 $\frac{1}{2}$ M. achter den voorstevan is een geleideoog aangebracht, dat uit twee helften bestaat en wel zoodanig, dat wanneer de sleeptros van binnen boord wordt losgegooid, het bovengenoemde gesmeede oog bij het uitloopen de twee helften van het geleideoog, die om horizontale assen draaibaar zijn,

naar voren en naar opzij omgooit, zoodat het geleideoog opent en het gesmeede oog van den schinkel passeeren kan.

Deze inrichting, zeer geschikt wanneer de boot bemand is, heeft het bezwaar, dat het geleideoog veel minder sterk is, dan wanneer het uit één stuk zou bestaan en dit bezwaar treedt voornamelijk bij de onbemande boot op den voorgrond, aangezien deze nu en dan hevig giert, waardoor de sleeptros min of meer dwars komt te staan en op het geleideoog zeer groote zijdelingsche krachten aangrijpen. Om het geleideoog te sparen was ik daardoor meermalen genoodzaakt vaart te minderen.

Vanaf sliphaak tot kort voor geleideoog bestaat de sleepschinkel uit een stalen tros van 100 m.M., daarop volgt ongeveer 2 Meter $1\frac{1}{2}$ duims-ketting (met mannetjes). Dit gedeelte is van ketting genomen, omdat een stalen tros in het oog en langs het voorschip spoedig door zou slijten. Voor den ketting komt weer ± 15 M. stalen tros van 100 m.M.

Het verdient opmerking, dat sleepschinkel en geleideoog speciaal voor deze reis zwaarder waren genomen, dan oorspronkelijk het geval was. Ook was het voorschip ter plaatse, waar de ketting er langs kan schavielen, van afneembare dubbelingsplaten en stalen scheenen voorzien.

Op den sleepschinkel van de boot werd met behulp van een harp de stalen voorloop (omtrek 100 m.M. lengte ± 30 M.) van den eigenlijken sleeptros gestoken. Deze was een 12-duims extra-superior manillatros, 120 vaam lang. Hij voldeed goed, doch men mag bij deze appreciatie niet uit het oog verliezen, dat gedurende de geheele reis geen hooge zee werd aangetroffen; de maximum ondervonden windkracht was 6, en de zee, daarbij ondervonden, was naar rato.

Ter vermindering van het gieren was de boot geballast op eene helling van ruim 2° achterover, terwijl bovendien de schroeven vastgezet waren. Stond er geen zee en wind, dan kon gemakkelijk $7\frac{1}{2}$ mijl worden behouden, aangezien de boot dan nagenoeg niet gierde.

Bij zee en wind dwars kon die vaart ook nog vrij lang worden volgehouden. Bij zee voorin stak de K I voortdurend den neus onder water, zoodat er vrij hevig aan den sleepschinkel gerukt werd en veiligheidshalve vaart geminderd moest worden.

Reeds bij weinig zee achterin gierde de boot vrij hevig, de sleeptros ging daarbij telkens in een bocht staan en trok dan bijna dwars aan het geleideoog, dat tengevolge daarvan min of meer begon te verwringen, zoodat vrij veel vaartvermindering noodzakelijk was. Zoo moest in de golt van Suez, waar een windkracht 6 achterin ondervonden werd en er tamelijk veel zee stond, de vaart teruggebracht worden op 5 mijl.

In een ongunstig jaargetijde eene dergelijke reis makend, zal men veilig doen bij het opmaken van het reisplan een zeer geringe vaart

aan te nemen. In het algemeen zou ik het evenwel verkiezen, de boot niet onbemand te sleepen. Er kunnen zich, vooral bij slecht weer, omstandigheden voordoen, die tot noodlottige gevolgen zouden kunnen leiden. Zoo is het in het ongereede raken van de sleepinrichting of het breken van den sleeptros eene volstrekt niet onmogelijke gebeurlijkheid. Evenmin het uitgaan van de voorgeschreven lichten.

Giért de boot sterk, dan kan een schip, dat 's nachts voor de sleep moet uitwijken, licht in de war raken. Moet de sleep zelf uitwijken, dan kan zij dit slechts uiterst langzaam doen, omdat de onderzeeboot bij het draaien zoo moeilijk volgt. In de praktijk schijnt men bij slecht volgende vaartuigen dikwijls twee roode lichten te hijschen, doch dit is m.i. in strijd met de voorschriften.

Ook kan zich in de boot een lek voordoen, hetgeen op de K I ook werkelijk twee keer geschiedde, waarvan de tweede keer evenwel na aankomst te Sabang. De eerste keer drong het water door eene slecht afsluitende pakking in het voorschip, gelukkig zonder nadeelige gevolgen. De tweede maal braken een paar bouten van de dekplaat boven de hoofdelectromotoren, zoodat het water met een straaltje naar binnen liep. De boot was toen bemand, zoodat er geen gevaar was, doch bij onbemande boot zouden de gevolgen zeer ernstig geweest zijn, vooral bij ruw weer, waarbij het aan boord van de boot komen dikwijls onmogelijk is.

Alles samengenomen acht ik dus het onbemand sleepen niet aan te bevelen.

De voorgeschreven lichten werden dag en nacht brandende gehouden. Ter besparing van electriche energie werden de 32-kaarslampen door 16-kaarslampen vervangen.

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

De bezochte havens zijn van voldoende bekendheid om in dit rapport stilzwijgend gepasseerd te kunnen worden. Alleen valt de opmerking te maken, dat de gelegenheid tot kolenladen te Vigo nietschitterend was. Het geschiedde met mandjes langsij van een kolenhulk; 126 ton werden in 4½ uur overgenomen.

De steenkolenprijzen waren:

te Vigo 83 shilling (2de soort Cardiff).

„ Port-Saïd 118 shilling (2de soort Cardiff).

„ Aden 150 shilling (2de soort Cardiff).

„ Colombo 47 shilling (Deshurgur).

Voor Hr. Ms. K I werden geen inkoop gedaan.

De <i>Witte Zee</i> laadde te Vigo	126 ton,
„ Port-Saïd	155 „
„ Aden	90 „
„ Colombo	76 „

Het kolenverbruik van de te Colombo geladen Deshurgurkolen was ongeveer $25 \pm$ grooter dan dat van de eerder geladen Cardiffkolen.

Formaliteiten enz.

Bij de bezoeken door mij het eerst afgelegd, verzocht ik steeds het contra-bezoek als gedaan te beschouwen, aangezien ik op de kolenladende *Witte Zee* in het geheel niet en op de KI slechts zeer gebrekkig kon ontvangen.

Te Vigo complimenteerde een Spaansch zeeofficier namens den havencommandant. Ik bracht aldaar, behalve een contra-bezoek bij den vice-consul, bezoeken bij den havencommandant, den alcalde en den militairen commandant, benevens een contra-bezoek aan commandant en officieren van het Spaansche oorlogsschip *Gaviota*.

De vice-consul noodigde mij uit tot een lunch en een autotoer.

Te Port-Saïd complimenteerde een officier van het Britsche slagschip *Jupiter*. Ik bracht bezoeken bij den commandant van dat oorlogsschip en den schout-bij-nacht, commandant van het Syrisch eskader, die mij voor den volgenden dag te lunchen vroeg, voor welke uitnoodiging ik wegens vroegtijdig vertrek bedankte. Contra-bezoeken werden gebracht door den commandant van de *Jupiter* en namens den Franschen schout-bij-nacht door diens chef van den staf.

Te Ismaïlia complimenteerde een officier van het Britsche admiraalschip *Euryales*. Ik verzocht hem mij bij den admiraal te verontschuldigen, dat de groote afstand en mijne gebrekkige communicatiemiddelen mij het afleggen van een bezoek onmogelijk maakten. 's Avonds te 11 u. kwam opnieuw een officier van de *Euryales* aan boord, ditmaal een reserve-officier. De wijze, waarop deze optrad, was zeer weinig correct. Zonder opgaaf van redenen stelde hij verschillende vragen, die ik niet noodig oordeelde alle te beantwoorden, waarop hij dreigde, dat hij niet beantwoording de sleep zou worden aangehouden. Toen ik hem hierop verzocht mij bij den admiraal te brengen, aangezien ik alle recht van aanhouding ontkende, zag hij vermoedelijk in, meer gezegd te hebben dan de admiraal zou goedkeuren. Althans hij veranderde van toon en het bleek dat zijn bezoek alleen ten doel had nadere informaties omtrent onze reisroute in te winnen, opdat de Britsche admiraal overal tijdig van onze komst zou kunnen waarschuwen en dus herhaling van de beschieting (zie onder 6°) zou zijn uitgesloten. Deze inlichtingen werden natuurlijk door mij verstrekt.

Te Aden complimenteerde een officier van den Britschen kruiser

Minerva. Ik wisselde bezoeken met den vice-consul en den commandant van de *Minerva* en bracht bezoeken bij den militairen commandant, tevens gouverneur, den havenmeester (rang van commander) en den resident naval-officer. Voor lunch en diner was ik de gast van den vice-consul.

Te Aden complimenteerde de resident naval-officer. De eigenlijke vice-consul, de heer STEIGER, was niet aanwezig; zijne plaats werd ingenomen door den heer FREY, een Zwitsers. Met dezen wisselde ik bezoeken en bracht verder bezoeken bij den gouverneur, den militairen commandant en den resident naval-officer.

3°. Het schip.

De *Witte Zee* is, zooals verwacht kon worden, een goed zeeschip, doch slingert reeds bij weinig zee hevig, in tegenstelling met de K I, die zeer rustig ligt. Wat deze laatste betreft, het bleek opnieuw, dat het drijfvermogen van deze boot voor langdurig gebruik in open zee te gering is. Bij zee achterin wordt het heele achterschip tot boven aan den toren toe door de golven verzwolgen, bij zee voorin loopen de zeeën van voor tot achter over het dek heen. Dit vermindert natuurlijk in hooge mate de bewoonbaarheid. Van zee dwars in ondervindt de boot niet den minsten last.

4°. Oefeningen.

Deze werden niet gehouden.

5°. De gezondheidstoestand.

Er deden zich aan hoord geen ziektegevallen voor.

Te Colombo kwam in geringe mate pest voor.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Om 1 uur n.m. van den 15en September, bij het passeeren van Ouessant (afstand ± 12 mijl), werd de sleep plotseling beschoten door een Fransch stoomscheepje, dat op ruim 3 mijl afstand van de K I tusschen den wal en de K I inlag en van waaruit men de sleep dwars inzag. Het kwam snel naderbij. Het was voorzien van draadlooze telegrafie en een kanon op den bak en was, voor zoover kon uitgemaakt worden, een Fransch patrouillevaartuig. Eén granaat kwam op ± 100 M. naast de K I neer, een andere ging voor de *Witte Zee* over, de overigen kwamen op grooter afstand van de sleep neer.

Na het hijschen van nog eene Nederlandsche vlag en het naamsein van de *Witte Zee* en het doen van draadlooze seinen, welke seinen geen van allen beantwoord werden, hield het vaartuig af en verdween. Onze geringe vaart maakte het onmogelijk opheldering over dit optreden te vragen.

De reden tot deze beschieting was mij niet duidelijk. Vlag en wimpel woeien, zoowel op de *Witte Zee* als op de K I. Wellicht speelde den bevelhebber van het scheepje het bericht van de hooger genoemde Duitsche onderzeeboot door het hoofd en verkeerde hij in de meening, dat de *Witte Zee* door de K I achtervolgd werd, maar dit verklaart nog niet het schieten voor de *Witte Zee* over.

Omstreeks half acht 's morgens van 26 September op $\pm 37^{\circ} 10' N.$ en $\pm 8^{\circ} 13' O.$, nadat ons vlak van te voren een Fransch patrouille-vaartuig gepasseerd was, draaide eene groote mailboot zonder vlag, die al geruimen tijd met de sleep had meegelegen en die volgens mededeelingen, later te Port-Saïd ontvangen, de P. and O. liner *Mongolia* bleek te zijn, plotseling naar ons toe en begon de K I met een hekkanon te beschieten. Hoewel ik uit het ver mis zijn van de schoten den indruk kreeg, dat de mailboot een hulpkruiser was en dat zij waarschuwingsschoten lostte om ons tot stoppen te noodzaken, bleek mij later te Port-Saïd, dat het schip eene gewone mailboot was en dat hier een aanval in optima forma had plaats gehad.

De *Witte Zee* toonde het naamsein en deed draadlooze seinen (waarop geen antwoord volgde) en het juist gepasseerde Fransche patrouille-vaartuig keerde terug, opstoomend in de richting van de K I, hetgeen aan deze van internationaal-rechtelijk standpunt niet gemakkelijk goed te praten beschieting een einde maakte. De mailboot hield af en verdween in haar oude koers. Van inhalen was geen sprake.

Denzelfden dag werden twee in groep varende Fransche torpedobooten ontmoet.

Voor Port-Saïd en in het Kanaal van Suez werden verscheidene Britsche motorbooten gezien.

Te Aden en Colombo verkreeg ik den indruk, dat al het mogelijke was gedaan om herhaling van de beschieting van de K I te voorkomen.

2°. HOLLAND.

Commandant: Kapitein ter zee J. H. ZEEMAN.

Reis van Nederland naar West Indië, verblijf aldaar en terugreis naar Nederland.

I. Van Willemsoord naar Vigo.

1°. Nautisch gedeelte.

Na het bezoek van den vice-admiraal, commandant der Marine te Willemsoord, werd op last te 11 uur 40 min. V.M. van den 2en December 1916 de reede van Nieuwediep verlaten.

De bemanning bestond uit 364 koppen, waaronder 24 adelborsten van de jongste afdeeling en 38 leerlingen-onderofficier. Aan boord was voor 16 weken victualie, terwijl 744 ton kolen in de ruimen waren. De diepgang was vóór 64,5, midden 63, achter 64 d.M.

Het aantal omwentelingen werd bepaald op 70.

Nadat door het Schulpengat naar buiten was gestoomd, werd de Haaks gerond en koers gezet op het lichtschip van Terschellingerbank, dat te 4 u. 17 m. Oost werd gepeild.

De meridiaan van dit lichtschip werd gevolgd tot 56° 30' N.br. en vandaar koers gezet op een punt, gelegen op 61° N.br. en 4° O.l. Nadat vergeefs getracht was draadloos verbinding met Scheveningen te verkrijgen, werd draadloos aan het s.s. *Rembrandt* van de Maatschappij „Nederland” verzocht ons bericht betreffende de plaats door te seinen naar Bergen.

De wind, welke eerst oostelijk was, kracht 3, draaide op de H.W. naar het Zuiden, om op den P.V. van den 3en December naar het Noorden te loopen en, onder buien met zwaren regen, aan te wakkeren tot op de H.W. van den 4en December een kracht van 8 werd bereikt. Met den wind nam ook de zee toe, zoodat eerst geminderd moest worden tot 60, daarna tot 50 omwentelingen.

Op den V.M. van den 4en kon weer vermeerderd worden tot 60, doch eerst op de H.W. van 5 December waren zee en wind zooveel afgenomen dat tot het doen van 70 omwentelingen kon worden overgegaan. Op den middag werd via Bergen de plaats draadloos geseind.

Nadat de 61e breedtegraad bereikt was werd deze parallel gevolgd en het licht van Muckle Flugga te 7 u. 30 min. D.W. van den 5en gepasseerd.

De plaats op den middag werd via Bergen geseind.

De wind, welke bij het begin van de D.W. van den 5en December N.W. was, liep gestadig aan om tot Z.Z.W., daarbij onder zware regen-buien aanwakkerende, tot op den middag een kracht 8 was bereikt, om daarna onder buien langzamerhand af te nemen tot kracht 5.

Na den 61en breedtegraad voldoende gevolgd te hebben werd koers gezet op den grens van den lichtcirkel van het licht van Flannan en dit licht te 5 u. 30 m. P.V. van den 6en in de peiling N. 121° O. r.w. verkend, daarna koers gezet op een punt 10 mijlen bewesten St. Kilda en vandaar op San Miguel.

Den 6en bestond geene gelegenheid de plaats te seinen; den 7en had dit plaats via het draadloos station te Malin Head en den 8en via dat van Crookhaven.

Bij matigen Z.W. wind bleef eene hooge N.W. deining loopen, tot op den A.M. van den 8en de wind naar het N.W. liep en aanwakkerde tot kracht 8. Bijna voortdurend stond de wind met deze kracht door,

al was hij gedurende eenige dagen iets flauwer. Op de D.W. van den 9en kwamen vlagen van 9 à 10 voor, en op de A.M. waren wind en zee zoodanig toegenomen, dat tot bijleggen moest worden overgegaan. Het schip maakte slingeren, dat de sloepen water schepten, de hijschdoften van de officierssloep braken en het roer van die sloep, welke aangewezen was als reddingsloep, verloren ging; de sloep kon nog tijdig gevangen worden; de zeildoeksche vlag woei weg, de achterste trommelstok knapte af, de gaffel brak, eene reddingboei ging verloren. Vanaf 1 u. A.M. van den 9en tot 8 u. 30 m. V.M. van den 10en legde het schip bij voor storm uit het N.N.W. windkracht 10, met vlagen van 11 tot 12, en zeer hooge zee.

Op het einde van de D.W. van den 10en begon de wind, omlopende tot N.W., af te nemen, zoodat op den V.M. koers vervolgd kon worden, hoewel nog zeer hooge zee het schip heftig deed slingeren. Ook het verdere gedeelte van de reis bleef de N.W.lijke tot W.N.W.lijke ging stormachtig en zee en deining hoog uit het N.W. Op enkele dagen vertoonde de zon zich, maar meestal wisselden regen- en hagelbuien elkander af.

Daar het restant steenkolen ongeveer 210 ton bedroeg, werd, in verband met den nog af te leggen weg naar Ponta Delgada, $\pm$ 650 mijl, den stormachtigen Westelijken wind, welke neiging had naar het Z.W. te loopen, het zeer groot kolenverbruik en de ondervinding, opgedaan gedurende het bijleggen, toen het kolenverbruik ongeveer 41 ton bedroeg, besloten voor wind en zee naar de naastbijzijnde haven, zijnde Vigo, af te houden.

Was met goed weer het kolenrestant juist voldoende geweest om Ponta Delgada te bereiken, zoo was dat, wanneer nogmaals bijgelegen moest worden, ten eenenmale uitgesloten, en de aanwakkerende Westenwind, welke neiging had naar het Zuidwesten te loopen, deed de kans op nogmaals bij te moeten leggen zeer groot schijnen.

Op reis naar Vigo bleef de wind vrijwel voortdurend uit N.N.W.lijke tot N.W.lijke richting waaien, terwijl de zee vrij hoog was.

Op de D.W. van den 13en werd draadlooze gemeenschap met Finisterre verkregen en bericht van het aandoen van deze plaats als noodhaven aan den Minister van Marine verzonden, terwijl ook de consul te Vigo van de komst van Hr. Ms. *Holland* werd ingelicht.

Op den A.M. van den 13en werd de baai van Vigo binnengeloopen, bij Punta Borneira de loods aan boord genomen en naar de reede gestoomd, waar te 5 u. het anker viel.

Het kolenrestant bedroeg bij aankomst 55 ton.

Zoodra de hoeveelheid beneden 200 ton gedaald was, werd waterballast ingenomen, terwijl gezorgd was dat de bovenruimen leeg waren en zich alleen kolen in de benedenruimen bevonden.

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

Geene.

3°. Het schip.

De goede eigenschappen zijn ook op deze reis gebleken. Bijleggende rijst het schip prachtig voor de zee en neemt ook stoomende tegen de zee in weinig water over.

De deksels van de kluisgaten zijn niet dicht te houden, waardoor het Javanen-logies onbewoonbaar bleek en als logies voor de L. O. in zee niet kon gebruikt worden.

Dwarszee slingert het schip veel, en werd ook achteruit nogal water overgenomen. Ofschoon de zeildoeksche schalmkappen waren omgenomen, werden een paar ruiten van den achtersten koekoek van de kajuit ingeslagen en kwam vrij veel water binnen. De koekoeken werden daarop weggenomen en de ijzeren luikjes aangebracht.

Op het laatste gedeelte van de reis, toen de kolenvoorraad gering was, slingerde het schip moeilijk en duurde het lang voor het zich van eene slingering oprichtte.

4°. Oefeningen.

In verband met de weinige geoefendheid der equipage bij vertrek, werd op den middag van den vertrekdag en ook Zondag en Maandag zooveel geoefend als dit in verband met het weder mogelijk was, en eerst daarna Zondag gehouden. Het voortdurend slechte weder maakte exerceeren vrijwel onmogelijk.

5°. De gezondheidstoestand.

De eerste dagen van de reis was zeker $\frac{3}{4}$ van de equipage zeeziek, sommige van de adelborsten en van de leerlingen-onderofficier waren eerst na dagen in staat iets uit te voeren.

De gezondheidstoestand was over het algemeen bevredigend. Eenige gevallen van influenza en sommige lichte verwondingen, tengevolge van het in aanraking komen met voorwerpen als gevolg van de beweging van het schip, kwamen voor.

Het aantal vrouwenzieken bij vertrek uit Nederland bedroeg slechts drie, waarvan twee zeemiliciens-matroos. Deze laatsten hadden deze ziekte gekregen tijdens het verlof voor het vertrek.

II. Van Vigo naar Las Palmas.

1°. Nautisch gedeelte.

Na het ankeren ter reede Vigo kwam de quarantainedokter dadelijk aan boord en werd practica verkregen.

Ofschoon met den leverancier afgesproken was, dat op den volgenden morgen dadelijk met kolenladen zou worden begonnen, geschiedde dit, wegens het slechte weer en de hooge zee, eerst 2 dagen na aankomst. In 2 dagen werden toen 806 ton geladen.

Op den 18en werden de rekeningen gesloten, op den avond van dien dag werd het telegram ontvangen waarbij machtiging werd verleend de reis via Las Palmas te vervolgen, en den 19en, nadat de herstellingen aan condensors en verdamers waren afgeloopen, te 11 u. 30 m. V.M. het anker gelicht en door den zuideruitgang zonder loods naar buiten gestoomd.

Het telegram van vertrek werd voor verzending op het consulaat achtergelaten.

Bij het onder stoom gaan regende het, doch vrij spoedig ging de regen over in mist, zoodat van tijd tot tijd alle uitzicht benomen was. In verband met de breedte van den uitgang en het tijdelijk opklaren, waarbij door de talrijke goed verkenbare punten verkenning vlug mogelijk was, leverde het uitgaan geen bezwaren op.

Buiten zijnde werd koers gezet op Las Palmas, het aantal slagen werd eerst op 70, daarna op 75 bepaald, om zoodoende op den morgen van den 23en op de bestemmingsplaats aan te komen.

Bij ons vertrek heerschte windstilte, doch buiten de eilanden begon de wind spoedig stijf door te staan uit het Zuiden met een dalenden barometer. Wind en zee namen toe totdat om 8 u. E.W. de laagste meterstand, 746 m.M., bereikt was en de gelegenheid verbeterde. 20 December werd voor het eerst sinds tal van dagen zon gezien en konden de exercities ter hand genomen worden. In den middag begon de barometer weder te dalen, wind en zee namen onder zware onweers- en regenbuien toe, zoodat te 7 u. P.V. geminderd moest worden tot 60 omwentelingen.

De Z.Z.W.—Z.W.lijke wind, kracht 7—9, veroorzaakte eene moeilijke zee, die het schip zwaar deed stampen.

De barometer bleef dalen tot 748 m.M. (eind E.W.) om daarna langzaam te stijgen. De wind nam in kracht af en draaide eerst naar het Westen om daarna naar Z.Z.W. terug te loopen. De toestand van de zee liet echter eerst op het einde van de D.W. toe aan te zetten tot 75 omwentelingen.

Het verdere gedeelte van de reis werd mooi weer ondervonden, flauwe Z.Z.W.lijke wind, hoogte barometer tot 768 m.M.

Gedurende het geheele traject werd geen stroom ondervonden.

Op de D.W. van den 23en kwam Gran Canaria in het zicht, te ongeveer 9 u. 30 m. werd ter reede van Las Palmas de loods aan boord genomen en in de binnenhaven vertuid.

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

a. en b. Het binnenkomen van de baai van Vigo kan zeer goed zonder loods geschieden, doch voor het aanwijzen van eene ligplaats levert het aan boord zijn van een loods gemak op.

In verband met het zeer ruwe weer van de laatste dagen was de reede vrij vol door de vele schepen, welke hier den afloop van het stormweer afwachtten. Door dit stormweer deden o.a. de schepen uit Engeland 10 in plaats van 5 dagen over de reis en was ook de gemeenschap met Madrid verbroken.

Bij ons vertrek was die gemeenschap, wat betreft de telegraaf, hersteld, doch belette de sneeuw nog steeds den treinenloop.

Ter reede lagen het Spaansche opnemingsvaartuig *Urania*, dat reeds meer dan eene week op beter weer wachtte om de reis naar Cadiz te ondernemen, en de mijnenlegger *Rio de la Plata*.

In den nacht na onze aankomst begon het stormachtig uit Z.W.lijke richting te waaien, waardoor eene moeilijke zee ontstond. Het kolenladen kon den volgende dag niet plaats hebben en in den avond werd de communicatie met den wal verbroken.

In den daaropvolgenden nacht werd het kalmer en 's morgens daarop vertrokken verschillende schepen, die goed weer hadden afgewacht.

De overige dagen van het verblijf te Vigo was het kalm; het regende vrijwel altijd door, terwijl het twee dagen mistte.

Voor oefeningen, als roeien en zeilen met sloepen, komt de baai zeer geschikt voor.

Volgens de autoriteiten komt weêr, als nu werd ondervonden, sporadisch voor en zijn er tal van jaren, dat de communicatie met den wal geen enkele maal verbroken is.

c. *Gedane aankopen.*

806 ton Welsh Coals Mynydd Black Vein, gestort in de ruimen en gestuwd door den leverancier ad 88 peseta per ton;

138 ton voedingwater	} ad 4 peseta per ton;
88 ton drinkwater	

750 K.G. rundvleesch ad 1.75 peseta per K.G.;

2520 K.G. aardappelen ad 0.15 " " " ;

720 K.G. brood ad 0.52 " " " ;

100 K.G. uien ad 0.50 " " " .

De kolen waren in September 1916 aangevoerd te Vigo, waren van minder goede kwaliteit, gaven vrij veel roet en bakten aan het oppervlak aaneen; het verbruik is buitengewoon groot: 0.35 ton per mijl bij 65 slagen en 1,6 K.G. per I.P.K. Voeding- en drinkwater waren goed. In verband met het vermelde in vroegere reisrapporten werd naar de

kwaliteit van het drinkwater geïnformeerd, welke informaties gunstig luiden. Het gebruik gaf geene aanleiding tot klachten. De levensmiddelen waren van zeer goede kwaliteit. Varkensvleesch werd niet aangekocht, omdat de voeding van de varkens voor een gedeelte uit visch schijnt te bestaan en het vleesch daardoor een minder aangename smaak schijnt te hebben.

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

Voor het ten anker komen werd het Spaansche gouvernement gesalueerd, welk saluut onmiddellijk beantwoord werd.

Zoodra het anker gevallen was kwam de secretaris van het consulaat, de heer MARTIAL CAZAUX, aan boord, o.m. mededeelende, dat de consul, de heer MOLINA, voor eenige weken voor zaken afwezig was. Den volgenden morgen werden wij gecompimenteerd door een officier van de *Urania*, aan boord van welken bodem de onderscheidingsvlag van oudstaanwezend zeeofficier geheschen was, en door den adjudant van den commandant van de Marine, waarvoor door het zenden van den officier van piket werd bedankt.

Vergezeld door den secretaris van het consulaat werden dien morgen bezoeken gebracht aan den militair gouverneur van de provincie Vigo, brigade-generaal DON VALERIANO PRIETO VALERO, den commandant der Marine te Vigo, kapitein ter zee CONDE DE VILLAR DE FUENTE, en den voorzitter van den gemeenteraad FERNANDO GONDO. Beide eerste autoriteiten spraken alleen Spaansch, zoodat de secretaris als tolk optrad; de president van den gemeenteraad sprak Fransch. Volgens den secretaris is op plaatsen als Vigo, waar geen burgerlijk gouverneur gevestigd is, de betrekking van burgemeester tevens voorzitter van den gemeenteraad meer omvattend dan op de plaatsen, waar wél een gouverneur zetelt, en wordt dan de titel president van den gemeenteraad steeds gebruikt.

De generaal informeerde zeer naar den toestand van wind en zee op de reede en toen ik hem in overweging gaf met het oog op de zee het contra-bezoek als gedaan te beschouwen, werd mijn voorstel met beide handen aangenomen; de beide andere autoriteiten brachten een tegenbezoek.

Op den laten middag van den eersten dag ontving ik bezoek van den commandant van de *Urania*, tevens oudstaanwezend zeeofficier, capitan de fragata y ingeniero hidrografo MANUEL LAULHÉ Y PAYIA. Het slechte weer had hem zijn bezoek tot zoo laat doen uitstellen, doch wilde hij toch niet tot den volgenden dag wachten en was nu gekomen, nadat hij de beschikking over eene grootere sloep dan die van zijn onderhebbenden bodem had verkregen. Den volgenden morgen werd een contra-bezoek gebracht.

Wat betreft het wisselen van ceremonieele bezoeken door etats-

major, zoo bleek mij, dat dit bij de Spaansche Marine niet gebruikelijk is; met het oog op het aanstaand vertrek van de *Urania* werd overeengekomen geen etats-major bezoeken te wisselen.

Door den commandant van de *Rio de la Plata*, iemand met den rang van kapitein-luitenant ter zee, werd geen bezoek gebracht. Toen ik dit ter sprake bracht deelde de commandant van de *Urania* mij mede, dat bij de Spaansche Marine alleen bezoeken gebracht worden door de oudstaanwezende zeeofficieren en niet door de commandanten van andere oorlogsschepen, tenzij die schepen niet onder de orders van den oudstaanwезд zeeofficier staan. Daar de *Rio de la Plata* onder zijne orders stond, was een bezoek van den commandant van dien bodem achterwege gebleven.

Den 16den 's morgens ging de *Urania* uit, doch kwam tegen den avond, wegens minder gunstig weder buiten, weer terug.

Vrijdagmiddag maakte ik met den secretaris in de auto van den consul een tochtje langs de baai, terwijl Zondag, met den heer CAZAUX in die auto, door mij en 3 officieren een tocht gemaakt werd naar het $\pm$ 100 K.M. verder gelegen Santiago de Compostella. In die stad werd de zeer beroemde cathedraal bezocht. De landstreek, waardoor gereden werd, was zeer schilderachtig; regen en mist, die den geheelen dag duurden, deden de omgeving niet tot haar recht komen.

Ik had het genoegen Zondagavond den secretaris van het consulaat en eenige officieren bij mij aan tafel te zien.

Aan den gezant te Madrid was op mijn verzoek door den consul telegrafisch kennis gegeven van de aankomst van Hr. Ms. *Holland* te Vigo en de reden hiervan; later deelde ik Z.E. de reden ook schriftelijk mede, waarbij tegelijkertijd de vermoedelijke datum van vertrek werd bericht.

Naar den consul te Ponta Delgada werd telegrafisch bericht gezonden, dat Hr. Ms. *Holland* die plaats niet zou aandoen en hem gevraagd naar Las Palmas bericht te willen zenden of Hr. Ms. *Holland* in Februari te Fayal kolen kon krijgen.

3°. Het schip.

Met eenige zee stampt het schip spoedig zwaar en verliest het veel vaart.

Het Javanen-logies bleef ook op dit gedeelte van de reis weinig bewoonbaar.

Het lekken van patrijspoortjes, dat ook vroeger veel voorkwam en waarin 's Rijkswerfgetracht heeft verbetering te brengen, blijft voortduren.

Te Vigo zijn in B.B.'s hoofdcondensor 965 nieuwe condensorpakkingmoertjes ingezet ter vervanging van moertjes, die verteerd waren of bij het aanzetten braken, of van moertjes die niet meer aanzetbaar waren.

In S.B.'s verdampers is op het bovensluitvlak een grootere lap aangebracht; de topplaat is dun. De keerplaten zijn vernieuwd. In B.B.'s verdampers zijn de keerplaten hersteld.

4°. Oefeningen.

Te Vigo werd, zoover het weder dit toeliet, dagelijks met verschillende sloepen gezeild en geroeid.

Op de reis werden de oefeningen krachtig ter hand genomen.

5°. De gezondheidstoestand.

Ofschoon eigenlijke zieken weinig voorkwamen, kwamen toch tal van klachten voor onder de verschillende categoriën van de onbevaren personen. Het voortdurend slechte weer (ook te Vigo regende het voortdurend) had een deprimeerenden invloed.

Het is alsof het weerstandsvermogen van velen aanzienlijk achteruit gegaan is. Zoo waren er op deze reis ook weer tal van zeezieken, die, toen het schip niet meer slingerde of stampste, niet in staat waren goed hun dienst te doen. Op een dag waren b.v. 7 adelborsten vrij van dienst en kostte het moeite verscheidene andere aan het werk te houden.

Het mooie weer van de laatste twee dagen oefent een invloed ten goede uit, die nu reeds merkbaar is.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Omstreeks 2 u. H. W. van den eersten nacht te Vigo raakte tijdens het stormweer de op de bakspier liggende kapiteinsloep los en dreef weg. Ofschoon dadelijk de whaleboot gestreken en de sloep achterna geroeid werd, was zij door zwaren regen uit het zicht en niet meer te vinden. De whaleboot had lang gezocht en daarna eene schuilplaats moeten zoeken voor het zware weer en kwam eerst den volgende morgen terug.

Dien dag werd door eene sloep den geheelen morgen zonder succes naar de afgedreven sloep gezocht. 's Avonds werd bericht ontvangen, dat deze een eind in de baai op de rotsen was gevonden. Na eene voorloopige herstelling werd de sloep aan boord gebracht; als bergloon werd 190 peseta's betaald. De sloep was weinig beschadigd en is dadelijk voor gebruik gereed gemaakt.

De stoomsloep, welke vlak voor het vertrek uit Nieuwediep ontvangen werd, bleek bij het te water laten lek, zoodat van het gebruik daarvan moest worden afgezien.

Het passagieren had plaats tot 12 uur, voor minderjarigen tot 10 uur 's avonds, terwijl iedere divisie een keer passagierde vanaf

1 uur 's middags. De L. O. passagierden zonder geleide overdag. Den 14en liet ik niet passagieren in verband met den toestand van zee en weder. Het regenachtige weder belette het maken van tochten.

Niettegenstaande regen, had een voetbalwedstrijd plaats tusschen een Spaansch elftal en een elftal van dezen bodem, bestaande uit 2 officieren, 2 adelborsten, 3 korporaals en 4 manschappen. Aan beide zijden werd een doelpunt gemaakt.

Den 18en December werd in geheel Spanje voor 24 uur gestaakt, als betooging tegen de passieve houding van de regeering tegenover de duurte der levensmiddelen. Aan die staking nam iedereen deel, de geheele handel stond stil, alle winkels waren gesloten, op de markten werd niet verkocht, bakkers, slagers enz. leverden niet, de koffiehuizen waren wel open, maar er mocht niets geschonken worden. De geheele staking verliep zeer ordelijk.

De secretaris van het consulaat had zich in verbinding gesteld met de hoofden der staking om voor Hr. Ms. *Holland* eene uitzondering te maken op het verbod, dat niets geleverd mocht worden. Dit was goedgevonden, zoodat de ververschingen en het water 's morgens aan boord werden gebracht en ook de rekeningen 's middags konden worden gesloten.

III. Van Las Palmas naar Curaçao.

1°. Nautisch gedeelte.

Na het vertuilen in de haven van La Luz kwam de quarantainedokter aan boord en werd practica verleend.

De vice-consul bracht dadelijk na aankomst een bezoek aan boord. In verband met mijn telegram, dat ik gaarne spoedig kolen zou laden om zoo mogelijk 's avonds weer te vertrekken, was ook de kolenleverancier medegekomen. Bij bespreking bleek het aan boord leveren van de benoodigde hoeveelheid van ongeveer 550 ton dien dag niet mogelijk; voor ongeveer één uur zou niet begonnen kunnen worden, zoodat, rekenende op 50 ton per uur, voor donker niet meer dan 200 ton zou geladen zijn. Doorgaan met laden 's nachts was wel mogelijk, doch de leverancier raadde dat ten sterkste af, daar het laden dan zeer langzaam ging en ook wel eens geheel stopte. Afgesproken werd daarop dat geladen zou worden tot 's avonds 6 uur en men den volgenden morgen om 7 uur, wat voor eene Spaansche plaats zeer vroeg schijnt te zijn, door zou gaan.

Omstreeks half een 's middags werd uit de langszijde liggende lichters met laden begonnen, te 6 uur was ongeveer 250 ton over; den volgenden dag van zeven uur tot half een werd ongeveer 300 ton over genomen.

Bij vertrek bedroeg de totale voorraad brandstoffen, na aftrek van 5% van de geladen kolen voor verstuuving, 940 ton, waarvan 130 ton aan dek.

In verband met den af te leggen afstand, ongeveer 3200 mijl, tot Curaçao, mijn voornemen om zonder kolenladen die bestemmingsplaats te bereiken en de ondervinding opgedaan omtrent het zeer groote verbruik van de te Vigo geladen kolen, was tot het medenemen van deklust overgegaan.

Op den middag van den 24en werden rekeningen gesloten, onttuid, de sloepen geheschen en te 4 u. 45 m., zonder loods, de haven verlaten. Het telegram van vertrek werd voor verzending op het consulaat achtergelaten.

Op zicht werd langs de Oost- en Zuidkust van Gran Canaria gestoomd en, toen het licht van Malpalomas Noord werd gepeild, koers gezet op het St. Lucia-kanaal.

Vermelding verdient, dat het licht van Areynage-punt reeds in zicht kwam in de peiling N 204° O, inplaats van in de peiling N 214° O, als op kaart 1869 aangegeven.

Op den V.M. van den 5en Januari 1917 werd zicht van Martinique verkregen en op den middag van dien dag het St. Lucia-kanaal gepasseerd. Nadat op de D. W. Bonaire was verkend, werd op den V.M. van den 7en Januari te 9 uur Curaçao bereikt.

Gedurende het geheele traject werd mooi weer en kalme zee ondervonden en was de stoomgelegenheid uitstekend. Slechts bij uitzondering bereikte de wind een kracht 4, meestal was deze minder. Alleen gedurende de eerste twee en de laatste twee etmalen voor St. Lucia was de richting tusschen Noord en Oost, overigens was de windrichting zeer afwisselend, doch waren Westelijke winden overheerschend.

In de Caraïbische zee werd een zwak doorstaande passaat ondervonden.

Vanaf de Canarische eilanden tot het St. Lucia-kanaal werd een over 't algemeen slechts zwakke stroom ondervonden in de Zuidelijke en Westelijke richting; in de Caraïbische zee werd geen stroom ondervonden. Het aantal omwentelingen werd bij vertrek bepaald op 60, gevende een vaart van ruim 8 mijl bij een kolenverbruik van 214 K.G. per mijl, van de te La Luz geladen kolen; na 2 etmalen werd aangezet tot 70 slagen, gevende een vaart van ongeveer $\frac{2}{3}$ mijl bij een kolenverbruik van 254 K.G. per mijl van dezelfde kolen.

Na een etmaal dit aantal omwentelingen te hebben volgehouden, werd, bij gemengd stoken van de te Vigo en La Luz geladen kolen, overgegaan tot 65 omwentelingen, gevende een vaart van 9 mijl bij een kolenverbruik van 245 K.G. per mijl.

Deze vaart werd volgehouden tot zekerheid bestond, dat de brand-

stof voldoende was om Curaçao zonder brandstofaanvulling te bereiken, en toen aangezet tot 70 omwentelingen, gevende een vaart van ongeveer 10 mijl bij een kolenverbruik van 280 K.G. per mijl. Na het passeeren van het Lucia-kanaal werd vermeerderd tot 75 slagen om tijdig Curaçao te bereiken.

Het kolenrestant bedroeg bij aankomst te Curaçao 139 ton.

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

a en b. Het binnenkomen van de buitenhaven van La Luz kan zeer goed zonder loods geschieden. Voor de binnenhaven is een loods noodig om de ligplaats aan te wijzen, daar deze haven vaak zeer vol is en alleen bepaalde gedeelten voor algemeen gebruik zijn.

Oorlogsschepen worden in den laatsten tijd niet meer in de binnenhaven toegelaten, doch de consul had gedaan weten te krijgen, dat voor Hr. Ms. *Holland* eene uitzondering werd gemaakt in verband met zijn telegrafisch verzoek om vlug kolen te laden en den sinds eenige dagen doorstaanden Z.O.lijken wind, waardoor in de buitenhaven vrij veel zee stond.

Ofschoon mijns inziens de toestand van de zee niet van dien aard was dat kolen laden buiten onmogelijk zou zijn geweest, beweerde de kolenleverancier, dat dit veel bezwaren gehad zou hebben. In de binnenhaven werd van deining of zee geen last ondervonden.

Het voor algemeen gebruik bestemde gedeelte van de binnenhaven werd bijna geheel ingenomen door 14 groote Duitsche en Oostenrijksche stoomschepen. Het Spaansche gouvernement had eenigen tijd geleden bepaald dat die schepen niet meer op de reede, waar zij of tenminste een groot deel ervan sinds het begin van den oorlog geankerd lagen, mochten blijven.

Bij onze aankomst lag in de buitenhaven het Spaansche pantserschip *Princesa de Asturias*, dat op den voormiddag van den 24sten vertrok en vervangen werd door de kort daarna binnenkomende kanonneerboot *Laya*.

c. Gedane aankopen.

554 ton Cardiffkolen, Lewis Mertyr, gestort in de ruimen en gestuwd door den leverancier ad 87/6 per ton.

60 ton voedingwater	} ad 3 peseta per ton.
60 ton drinkwater	

1140 pond rundvleesch ad 10 d. per pond.

356 pond varkensvleesch ad 1½ per pond.

3396 pond aardappelen ad 14/6 per 100 pond.

De kolen zijn van vrij goede kwaliteit, geven niet vastbakkende slakken; het oppervlak van de vuurlaag bakt een weinig aanen.

Het drinkwater was goed; het voedingwater bevatte te veel zouten om zoo in de ketels te kunnen gebruiken en moest overgehaald worden. De levensmiddelen waren van zeer goede kwaliteit.

d. *Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.*

Op de reede werd het Spaansche gouvernement gesalueerd, welk saluut onmiddellijk werd beantwoord.

Van uit zee was opgemerkt, dat het aanwezige Spaansche oorlogsschip pavoiseerde, waarop onmiddellijk de pavoiseervlaggen werden gereed gemaakt.

Zoodra het schip in de binnenhaven was, kwamen aan boord de vice-consul, CHR. J. MERENS, en de officier van piket van de *Princesa de Asturias*. Deze laatste deelde mede, dat gepavoiseerd werd ter gelegenheid van den naamdag van Z. M. den Koning van Spanje. Zoo spoedig mogelijk werd daarop aan boord van mijn onderhebbenden bodem gepavoiseerd; aan het saluut werd niet deelgenomen, omdat in de binnenhaven niet gesalueerd mag worden.

Verder werden wij gecompimenteerd door een zeeofficier vanwege den commandant der Marine en later door een kapitein van den staf vanwege den militairen gouverneur.

Door den officier van piket werden de commandant van de *Princesa de Asturias* en de commandant der Marine voor het complimenteeren bedankt, terwijl ik bij mijn bezoek aan den militairen gouverneur, dat zeer spoedig volgde op het bezoek van den bovengenoemden kapitein van den Staf, voor het complimenteeren bedankte.

Den morgen van aankomst werden in gezelschap van den vice-consul bezoeken gebracht aan den commandant der Marine te Gran Canaria, kapitein ter zee JUAN ANTONIO GENER Y SANCHEZ, den militairen gouverneur van de „Grupo Oriental de las islas Canarias”, divisiegeneraal FRANCISCO SAN MARTIN PATINO, den civielen gouverneur van Gran Canaria, MANUEL LUENGO en den alcalde van Las Palmas BERNARDINO VALLES Y GONIO. Ook bracht ik een bezoek aan den consul B. APOLINARO, die door eene lichte influenza verhinderd was dienst te doen, zooals mij door den vice-consul werd medegedeeld.

Tijdens mijne afwezigheid had de eerste officier van de *Princesa de Asturias* een bezoek aan boord gebracht namens den commandant, die aan den wal vertoefde.

's Middags bracht ik een contra-bezoek aan den commandant van gemelden bodem, den kapitein ter zee FRANCISCO DE BARREDIO Y MIRANDIO, en ontving ik contra-bezoeken van de eerstgenoemde autoriteiten. De generaal was verhinderd zelf te komen en liet mijn bezoek beantwoorden door een kolonel van den Staf.

Alleen de alcalde sprak Fransch, bij de overige bezoeken fungeerde de vice-consul als tolk.

Den 24sten kwam een officier van piket van de *Princesa de Asturias* bedanken voor het pavoiseeren, terwijl de commandant der Marine mij hiervoor reeds bij mijn bezoek zijn dank betuigd had.

Bij aankomst van de kanonneerboot *Laya* deed ik complimenteeren door een officier van piket en in overweging geven geen verdere bezoeken te wisselen, in verband met het op handen zijnde vertrek.

3°. Het schip.

Het Javanen-logies werd op dit traject geregeld als slaappleats door de leerlingen-onderofficier gebruikt.

De dubbele bodem boven de voedingwaterruimen in het ketelruim is niet betrouwbaar; een gat in dien bodem boven S.B. voedingwaterruim werd te La Luz gestopt; waarschijnlijk zijn de naden der beplating, welke vroeger met teer en menie bestreken werden, door het werken van het schip lek geworden. Het voedingwater wordt brak.

In den achtersten pompcylinder van B.B.'s groote brandbluschpomp, welke in September hersteld werd en welke nog 3 m.M. dik was, is opnieuw een gat gevallen; de cylinder wordt hersteld.

4°. Oefeningen.

Voor zooveel de gelegenheid en de vele feestdagen in dezen tijd des aars het toelieten, werden de oefeningen krachtig voortgezet.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was over het algemeen zeer goed; het aantal vrouwenzieken is van drie, bij vertrek uit Nederland, vermeerderd tot vijf.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Te La Luz liet ik den eersten dag 2 divisies passeeren van 1 uur 's namiddags tot 12 uur, minderjarigen tot 10 uur, 's avonds; den 2en dag de 3e divisie van 8 uur V.M.—2 uur N.M.

Op den P.V. van den 6en Januari werd in de voorfankamer brand ontdekt, welke na korten tijd weder gebluscht was.

Vermoedelijk is, tengevolge van het verbranden van een lichtkabel, vuur gekomen in de leiding en in de voorfankamer. Alle verf daar was geblakerd en de kurkbekleding gedeeltelijk verbrand. Een waaier was eenigszins ontzet en daardoor in de waaierkast vastgeloopen. Na korten tijd kon deze waaier weer gebruikt worden.

IV. Van Curaçao naar Jamaïca.

1°. Nautisch gedeelte.

Op den morgen van den 7en Januari 1917 werd te ongeveer 9 uur in het Schottegat geankerd. Nadat den volgenden morgen om 8 uur naar den Juliana-steiger gestoomd was, werd dien dag de kolenvoorraad aangevuld en 9 Januari 's morgens weder in het Schottegat geankerd waar verbleven werd tot 15 Januari. Op dien datum werd na ontvangst van de ververschingen naar Bonaire gestoomd en 's middags te ongeveer 3 uur op de boei ter reede Kralendijk gemeerd.

Gedurende de volgende dagen werd schijfgeschoten; op den P. V. van 19 Januari werd naar Curaçao teruggekeerd, daarbij ter controleering van de lichten van Bonaire en Curaçao de route nemende langs de Zuid-, Oost- en Noordkust van Bonaire en langs de Noord-Westpunt van Curaçao.

20 Januari te ongeveer 10 u. 30 m. V. M. werd de Anna-baai binnen gestoomd en gemeerd aan den Juliana-steiger.

Op den 23en werden kofen geladen; den 25en te 7 uur D.W. werd Curaçao verlaten en koers gezet op Jamaïca.

Op de D.W. werd zicht van Jamaïca verkregen een paar mijl Z.O. van Plum punt de loods aan boord genomen en naar de reede van Kingston gestoomd. Bij Port Royal moest ongeveer drie kwartier gestopt worden voordat de quarantainedokter gereed was; daarna werd de reis vervolgd en te ongeveer 11 u. 45 m. ter reede Kingston geankerd. Gedurende het grootste gedeelte van het traject Curaçao—Jamaïca werd een stroom van 1,5 à 2 mijl om de N.W. ondervonden, bewesten den meridiaan van 75° W.L. verminderde de stroomsterkte, terwijl bewesten den meridiaan van 76° deze sterkte vrijwel 0 was.

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

a. en b. Omtrent Curaçao en Bonaire valt niets bijzonders te vermelden.

c. Gedane aankopen.

965 ton C.C.B. Pocahontaskolen;

de benoodigde hoeveelheden levensmiddelen en drinkwater en verschillende kramen.

Op advies van den oudstaanwezenden officier van gezondheid aan boord werd als drinkwater slechts eigen gedistilleerd water gebruikt. Dit advies was gegrond op het feit, dat het bedoelden officier onbekend is hoe groot de factor verontreiniging tijdens het vervoer gesteld moet worden.

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

Het saluut aan de Nederlandsche vlag werd 8 Januari met parade gegeven.

Bij aankomst te Curaçao gaf de officier van piket aan den gouverneur kennis van de aankomst en werd een bezoek van den militairen commandant ontvangen. Dienzelfden dag werd door mij het bezoek aan den gouverneur en het contra-bezoek aan den militairen commandant gebracht. In verband met kolenladen bracht de gouverneur op mijn verzoek den 10en het contra-bezoek, waarbij de officieren en adelborsten aan ZijnHoogEdelgestrengte werden voorgesteld.

Bij vertrek van boord werd het voorgeschreven saluut gegeven.

Te Curaçao werden met den procureur-generaal en den bisschop en te Kralendijk met den gezaghebber van Bonaire bezoeken gewisseld.

Eene avondreceptie bij den gouverneur werd door alle beschikbare officieren en adelborsten bijgewoond, verder gaf de gouverneur een officieel diner waarbij de commandant, eerste officier en 4 andere officieren uitgenoodigd werden. Ik had het genoegen den gouverneur en eenige andere autoriteiten bij mij aan tafel te zien. Om met de inwoners van Curaçao kennis te maken werd door mij en de officieren een der eerste dagen eene namiddagpartij gegeven, waarop een paar honderd gasten tegenwoordig waren.

3°. Het schip.

Omtrent het schip valt niets bijzonders te vermelden.

4°. Oefeningen.

Gedurende het verblijf te Curaçao werd dagelijks geroeid, gezeild en gezwommen. Eenmaal werd landingsdivisie gehouden, terwijl verschillende dagen aan den wal infanterie-exercitie en Zweedsche gymnastiek werden beoefend.

De overige oefeningen werden voortgezet.

Te Bonaire werd van 6—8 u. V.M. aan den wal geoefend en met sloepen gezeild en geroeid, terwijl het overige gedeelte van den dag besteed werd aan artilleristische oefeningen, waarover een afzonderlijk rapport is ingediend. Voor zooverre de bemanning hier niet bij benoodigd was, werden andere oefeningen gehouden. Eenmaal bleven een paar sloepen achter om te roeien en te zeilen. Op Bonaire werd niet gezwommen met het oog op de haaien.

Na terugkeer van Bonaire werd weinig geoefend in verband met het overnemen van goederen, kolenladen en schoonschip maken.

Op reis van Curaçao naar Jamaica werd zooveel mogelijk geoefend en werd, evenals zulks op reis van Las Palmas naar Curaçao plaats

had, een voormiddag besteed voor het manoeuvreeren met het schip door de officieren.

Te Bonaire manoeuvreerden verschillende officieren bij het schijfschieten en het op de boei meeren.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand is zeer goed.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Op reis van Curaçao naar Bonaire viel bij Klein Bonaire, stoomende met 10-mijls vaart, een leerling-onderofficier overboord. Gelukkig wist deze zwemmende de hem toegeworpen boei te bereiken; na manoeuvreeren met het schip werd de reddingboot gestreken en de schepeling gered; 12 minuten na het overboord vallen was de sloep weder geheschen en werd de reis vervolgd.

Het licht en de rook van het reddinglicht waren, ofschoon het licht goed brandde, slecht te zien. Aan de reddingboeien zijn nu kleine gele vlaggetjes bevestigd, daar bij het manoeuvreeren bleek dat deze ook op vrij grooten afstand goed te zien blijven.

De lekkе stoomsloep, zie reisrapport No. 1, werd op reis hersteld. Het lekken bleek veroorzaakt te worden door een doorlopend gat dicht bij de kiel, waarover geschilderd was. De kiel bleek door paalwurm aangetast. Te Curaçao werd de sloep na de herstelling dicht bevonden.

De sleepboot van de Bataafsche was niet aangekomen en werd niet voor Juni 1917 verwacht. Getracht werd de loods-motorboot op sleeper mede te nemen naar Bonaire. Onder de lij van Curaçao ging het sleepen, zeer langzaam stoomende, vrij goed, doch buiten de Zuid-Oostpunt van het eiland komende slingerde en stampte het vaartuig zóó, dat verder mede nemen ondoenlijk was. De motorboot werd losgelaten en keerde op eigen gelegenheid naar Curaçao terug.

De schijven werden te Bonaire door de twee stoomsloepen achter elkaar gesleept.

Vrijwel iederen dag werd voetbal gespeeld; met een Curaçaosch elftal werd een wedstrijd gehouden met den uitslag: twee gelijk.

V. Van Jamaïca naar Havana.

1°. Nautisch gedeelte.

Om 4 uur A.M. van den 29en Januari werd na het sluiten van de rekeningen het anker gelicht en de reede van Kingston op loodsmanaanwijzing verlaten. Nadat de loods bij Plum punt afgezet was,

werd de Zuidkust van Jamaïca op ongeveer 10 mijl afstand geronden koers gezet 10 mijl benoorden Grand Cayman en vandaar op een punt 10 mijl bezuiden Kaap San Antonio.

Op de H.W. van 30 Januari werd het licht van West punt op ongeveer 10 mijl afstand in zicht geloopen.

Grand Cayman, dat te ongeveer 6 uur P.V. van den 30en gepasseerd werd, werd niet gezien.

Te ongeveer 1 u. 30 m. A.M. van den 31en Januari werd zicht van Cap-Corrientes verkregen, op den P.V. Cap San Antonio op ongeveer 4 mijl gerond en daarna de reis naar Havana vervolgd op ongeveer 10 mijl afstand van de kust.

Te 10 u. 40 m. V.M. van den 1en Februari werd voor de haven van Havana de loods aan boord genomen, de haven binnengestoomd en op eene boei gemeerd.

In de Caraïbische zee werd weinig stroom ondervonden, behalve op het laatste gedeelte, waar vanaf ongeveer 84° Wl. een om de Noord trekkende stroom van 1½ à 2 mijl optrad. Op de Noordkust van Cuba zette de stroom eerst met eene sterkte van ongeveer ½ mijl van de kust af, later (ongeveer op 84° Wl.) met eene sterkte van 1½ à 2 mijl om de Oost.

Het restant kolen bedroeg bij aankomst 310 ton.

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

a en b. Bij aankomst werd op ongeveer 19 mijl afstand van het eiland door middel van een heliograaf nationaliteit en naam gevraagd, waarop met het zoeklicht werd geantwoord.

Bij het komen in de Caraïbische zee (5 Januari) was reeds een draadloos bericht opgevangen, dat de meeste lichten op de West-Indische eilanden gedoofd waren. Voor Jamaïca bleek dit het geval te zijn met de lichten van Kingston; het licht op Westpoint brandde, zooals hiervoor werd vermeld.

Het Zuidervaarwater naar Kingston is voor de scheepvaart gesloten, terwijl in het Oostervaarwater enkele boeien opgenomen en de lichten gedoofd zijn. Het binnenkomen of uitgaan tusschen zonsondergang en zonsopkomst is verboden.

In normale tijden is het vaarwater zoo goed betond, dat de hulp van een loods ontbeerd kan worden, — thans is deze echter noodig.

Verdere bijzonderheden van de reede zijn reeds in de zeemansgidsen vermeld.

c. *Gedane aankopen.*

66 pond varkensvleesch à 8 d.

434 „ rundvleesch à 40 sh. per 100 pond.

Het vleesch was van zeer goede kwaliteit; aardappelen en groenten waren niet te verkrijgen.

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

De loods bracht het verzoek mede om geen saluten te geven, welk verzoek herhaald werd door een officier, die den quarantainedokter bij komst te Port Royal vergezelde.

Bij aankomst werd bezoek ontvangen van den officier van piket van den ter reede liggenden pantserkruiser *Roxburgh*, voor welk bezoek door den officier van piket van mijn onderhebbenden bodem bedankt werd. Deze gaf tevens kennis van onze aankomst aan den consul. Met den commandant van de *Roxburgh* werden bezoeken gewisseld. Te ongeveer 2 uur bracht de consul zijn bezoek aan boord. De in de lijst der Nederlandsche diplomatieke en consulaire ambtenaren aangegeven consul E. A. H. HAGGART deed geen dienst meer als zoodanig. Bij zijn vertrek naar Europa had hij zijn dienst opgedragen aan den heer H. MACANLAY ORRETT en na zijn terugkeer, ongeveer een jaar geleden, het consulaat niet meer overgenomen. De heer ORRETT had dan ook op zijn kaartje staan „acting consul”, had eene Nederlandsche vlag enz. Dadelijk na mijn contra-bezoek aan den consul, werden dien namiddag, vergezeld door die autoriteit, bezoeken afgelegd bij den acting colonial secretary Mr. ROBERT JOHNSTONE en den brigade-generaal L. S. BLACKDEN.

De gouverneur was afwezig op inspectie en zou eerst in den loop van de volgende week terugkomen.

De colonial secretary bracht dienzelfdenmiddag zijn contra-bezoek, terwijl de generaal dit, vergezeld door zijn adjudant, Maandagmorgen deed.

Zondagmorgen vroeg werd door 4 officieren van de *Roxburgh* een bezoek aan de longroom gebracht, welk bezoek Maandagmorgen door 4 officieren van Hr. Ms. *Holland* werd beantwoord.

Op de D.W. van 29 Januari kwam de kruiser *Isis* ter reede en meerde aan den kolensteiger; door een officier van piket deed ik complimenteeren, waarop kort daarna door den kapitein ter zee, commandant van dien bodem, een bezoek bij mij werd gebracht.

Een contra-bezoek bleef op verzoek van den Engelschen commandant achterwege.

De waarnemende consul bood mij en een van de officieren op den laatsten dag een lunch aan; tijd tot contra-beleefdheden ontbrak.

3°. Het schip.

Omtrent het schip valt niets bijzonders te vermelden.

4°. Oefeningen.

De verschillende oefeningen werden voortgezet.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand is zeer goed.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Gedurende de laatste 2 maanden mogen te Kingston aan de zeezijde geen lichten worden ontstoken, terwijl in de stad slechts zeer enkele lantarens brandden en geen licht naar buiten mag schijnen. Op de reede moeten alle schepen donker zijn.

De consul deelde mij mede, dat het niet veroorloofd was zonder paspoort aan den wal te komen.

Bij bespreking met den acting colonial secretary was deze eerst niet geneigd vergunning te geven om de equipage te laten passagieren of liever durfde hij deze vergunning niet te geven zonder voorkennis van den gouverneur. Bij het brengen van het contra-bezoek deelde de heer JOHNSTONE mij mede, dat hij naar den gouverneur getelefoneerd had, doch geen antwoord had bekomen.

Nadat mijnerzijds verzekerd was dat ik, ingeval de gouverneur geene toestemming gaf, alle passagiers zoo spoedig mogelijk aan boord zou laten komen, werd vergunning verkregen om naar den wal te gaan. Er mochten echter niet meer dan 100 man tegelijk passagieren, de passagiers moesten om 12 uur naar boord en mochten zich niet verder uit de stad begeven dan de eindpunten van de trams.

De laatste bepalingen waren ook van toepassing op de officieren, die in uniform moesten zijn.

's Avonds van den 27en kreeg ik een bericht dat de gouverneur met het bovenstaande instemde. Zaterdag werd gepassagierd door de 1e divisie, Zondag vanaf 8 u. 30 m. V.M. door de 2e en Maandag van 6 u. V.M.—11 u. 30 m. V.M. door de 3e.

Den 29en werd 's morgens een telegram van den consul te Bermuda ontvangen, dat Hr. Ms. *Holland* daar kolen kon laden, terwijl eenige uren later de stafofficier te Kingston mij schriftelijk mededeelde, dat hij van den commander in chief North-America and West-Indies een telegram had ontvangen, waarin deze hem verzocht mij als antwoord op mijn schrijven uit Curaçao te berichten, dat ik te Bermuda geen Cardiff- maar wel Pocahontaskolen kon bekomen.

VI. Verblijf te Havana.

1°. Nautisch gedeelte.

Na het sluiten van de rekeningen werd op den 7en Februari, te ongeveer 12 uur middag, ontmeerd, de haven zonder loods verlaten en, buiten zijnde, koers gezet op het midden van Straat Florida.

Ongeveer te 3 u. 50 m. werd een draadloos bericht van den consul-

generaal ontvangen, bevattende het telegram om orders te Havana af te wachten. Onmiddellijk werd teruggekeerd en te ongeveer 7 u. 30 m. op loodsmansaanwijzing de haven binnengestoomd en op eene boei gemeerd.

Den Een werd na ontvangst van het telegram, bevattende de order om naar St. Thomas te vertrekken en daar bevelen af te wachten, te ongeveer 3 u. A.M. ontmeerd, de haven zonder loods verlaten en de route genomen door Nicholas-channel en Old Bahama-channel, en verder langs de Noordkusten van Caba, Haïti, San Domingo en Portorico. Langs het Virgin-channel werd naar St. Thomas gestoomd, op de reede een loods, aan boord genomen en te ongeveer 5 u. A.M. van den 12en Februari ter reede geankerd.

Bij den Westelijken ingang van het „Old Bahama-channel” werd een stroom van $\frac{1}{2}$ —1 mijl om de Zuid, langs de kusten van Haïti en Santo Domingo een stroom van $\frac{1}{2}$ —1 mijl om de Noord en langs de kust van Puerto Rico een stroom van ongeveer 1 mijl om de Zuid ondervonden.

Het restant kolen bij aankomst bedroeg 400 ton.

Het kolenverbruik van de te Havana geladen New-Riverkolen bedroeg, alles inbegrepen, bij 80 omwentelingen en 5 ketels 251 K.G. per mijl bij 11-mijlsvaart.

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

a en b. De kaart van Havana-harbour No. 414 is niet juist; een kaart, waarop de thans bestaande toestand is aangegeven, was niet te verkrijgen.

De riffen „Bajo de Regla” en „Bajo Valdes” zijn geheel opgeruimd; tot aan de plaats genaamd „Sta Catalina Store Houses” staat thans 30 tot 40 voet water. De boeien en tonnen in de haven komen niet overeen met de op de kaart aangegevene, die in den ingang wel.

Gemeerd werd op eene boei liggende op de navolgende peilingen:

vuurtoren del Morro N 316° 0 magn.

observatorium (tijdbal) N 351° 0 "

N.O.hoek St. Catalina N 86° 0 "

Het bevaren van de haven van Havana is door de goede betoning en verlichting gemakkelijk en zou zonder loods kunnen geschieden, wanneer deze niet noodig was om de juiste ligplaats aan te wijzen.

Het verlaten van de haven had beide malen zonder loods plaats.

c. Gedane aankopen.

1126 pond rundvleesch à 16 dollarcent per pond.

550 " varkensvleesch à 24 " " "

1590 " brood à 10 " " "

3784	pond aardappelen	à	5	dollarcent	per pond.
660	" uien	à	6	" " "	" "
50	ton drinkwater	à	30	" " "	ton.
145	" voedingwater	à	30	" " "	" "
480	" New River coal	getremd in de ruimen	à	11,25	dollar per ton.
10	gros koperen houtschroeven	à	3,25	dollar	per gros.
5	" " "	à	3.—	" " "	" "
8 500	W 1000/110 Nitrogeen lampen	à	5,50	dollar	per stuk.
1	schakelaar	à	0,80	dollar	per stuk.
20	verzekeringen	à	0.08	dollar	per stuk.

De levensmiddelen waren van zeer goede kwaliteit.

De kolen waren van vrij goede kwaliteit, doch gaven veel roet; drink- en voedingwater waren van goede kwaliteit.

Delampen werden aangekocht voor verlichting van de zeildoeksche vlag.

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

Voor het binnenkomen van de haven werd het saluut aan het Cubaansche gouvernement afgegeven, dat beantwoord werd door de batterij van het Castillo de la Cabana. Gecomplimenteerd werd vanwege den commandant van den ter reede liggenden Cubaanschen kruiser *Cuba*, waarvoor door een officier van piket bedankt werd.

De voorgeschreven kennisgeving van aankomst werd gedaan en 's middags een bezoek aan den consul-generaal gebracht, welk bezoek onmiddellijk beantwoord werd. Het voorgeschreven saluut werd bij vertrek van boord gegeven.

Vergezeld door den consul-generaal werden bezoeken gebracht aan den secretary of state, den gouverneur van de provincie Havana, den burgemeester van de stad Havana, de hoogste maritieme en militaire autoriteiten, den kapitein ter zee, chef van den staf van de Marine, J. MORALES COELLO, den kolonel, chef van den staf van het leger, JOSÉ MATI en den havencommandant.

Volgens den consul-generaal bestaande usance volgend, werd met nagenoeg alle autoriteiten overeengekomen, dat het contra-bezoek als „gedaan” zoude worden beschouwd. Aan het consulaat werden door allen kaartjes voor den commandant afgegeven.

Volgens eene mededeeling van den consul-generaal zou de President van de Republiek mij Zaterdag ontvangen; daarna, doch te laat om mij dit tijdig te doen weten, werd aan die autoriteit bericht, dat, door eene vergissing door een van de secretarissen, Zaterdag inplaats van Vrijdag was geschreven. Daar de President, in verband met de herstemmingen voor President, naar het binnenland moest vertrekken, kon geen andere dag worden vastgesteld en verviel het bezoek aan het staatshoofd.

De secretary of state betuigde mij zijn leedwezen over de plaats gehad hebbende vergissing.

De consul te Havana was bij aankomst van Hr. Ms. *Holland* afwezig, doch bracht bij terugkeer, Zaterdag, een bezoek; bij vertrek van boord werd het voorgeschreven saluut gegeven. Daar het te laat was om dien dag een contra-bezoek te brengen, werd dit tot Maandag uitgesteld.

Bij het voor de eerste maal verlaten van de haven liet het Cubaansche gouvernement door een bij den uitgang der haven opgesteld muziekkorps het Nederlandsche volkslied spelen; draadloos verzocht ik den consul-generaal aan het gouvernement mijn dank voor die beleefdheid te betuigen, wat door Zijn Hoog Edelgestrenge schriftelijk geschiedde.

De consul-generaal en de te Havana gevestigde Nederlanders HENRY SENIOR en D. M. L. MADURO, en na zijn terugkomst ook de consul, bewezen aan commandant en officieren velerlei beleefdheden, terwijl de Cubaansche gezant in Nederland, thans tijdelijk te Havana, J. D. DE GARCIA KOHLY, een afternoon-tea met dansen voor commandant en officieren gaf.

Ik had het genoegen den consul-generaal en de bovengenoemde Nederlanders, met hunne dames, bij mij aan tafel te zien; de heer en mevrouw DE GARCIA KOHLY waren door vroegere verbintenissen verhinderd mijne uitnoodiging aan te nemen.

3°. Het schip.

Omtrent het schip valt niets bijzonders te vermelden.

4°. Oefeningen.

De verschillende oefeningen werden geregeld voortgezet.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand is goed.

Bij het aantal vrouwenzieken, dat bij vertrek uit Nederland 3 bedroeg, kwamen drie gevallen, hoogstwaarschijnlijk afkomstig van Vigo, en drie gevallen van Curaçao. Enkele personen herstelden, zoodat thans onder behandeling zijn 4 personen, waarvan één vanaf het vertrek uit Nederland.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Te Havana deelde de loods mede, dat het gewoonte was bij binnenkomst de gele vlag te hijschen. Deze gewoonte werd gevolgd, waarop de havendokter aan boord kwam, zoodra het schip gemeerd was. Practica werd onmiddellijk verleend.

Havana was de eerste plaats, waar de kolen mechanisch in de ruimen werden gestort. De Havana Coal Cy heeft groote lichters, waarop eene kolenhijschinrichting met bakken op een ketting zonder eind. Deze storten de kolen binnenboord door eene buigbare ijzeren buis, welke

boven het stortgat gehouden wordt. Het storten gaat zeer snel. Door de inrichting van de ruimen kwam deze inrichting bij Hr. Ms. *Holland* niet tot haar recht, daar de buis verplaatst moet worden, wanneer een ruim vol is, en dit verplaatsen betrekkelijk lang duurt. Er werd aan beide zijden geladen, waarbij 480 ton in 8 uur werd overgenomen, gevende 60 ton per uur.

Ter vergelijking worden hieronder gegevens betreffende het kolenladen op de verschillende andere havens vermeld.

Vigo. De kolen kwamen langszijde in prauwen, welke onder toezicht van het machinekamerpersoneel van Hr. Ms. *Holland* geladen waren, gedeeltelijk uit een hulk, gedeeltelijk uit een magazijn. Op de hulken werden manden, inhoudende ± 250 K.G., gewogen en daarna gestort in de prauwen; uit het magazijn geschiedde het laden met mandjes van ± 40 K.G. Het vullen der prauwen ging zeer langzaam.

Uit de langszijde van het schip liggende prauwen werd gelost met behulp van stellingen en door de laadpoorten. In 16 uur werd geladen 806 ton, gevende ± 50 ton per uur.

Las Palmas. Met zakken gevulde prauwen liggen gereed en komen na aanvraag langszijde. De zakken wegen ± 100 K.G. en werden binnenboord gewogen.

Tusschen prauw en schip ligt eene boot met twee stoomlieren, welke ± 8 zakken, dus ± 800 K.G., per hijsch binnenboord geven. De kolen worden op handige wagentjes naar de verschillende gaten gereden. In ± 9 uur netto werden overgenomen 554 ton, gevende ± 62 ton per uur.

Curaçao. Gemeerd liggende langs den kolensteiger werden, langs 2 loopplanken, door kaai-koelies mandjes van 25 à 30 K.G. binnen boord gedragen.

In ± 8 netto uren werden overgenomen 645 ton, gevende ± 80 ton per uur, waarbij in aanmerking genomen moet worden, dat de eerste uren veel sneller geladen werd, en de laatste uren op het verwerken gewacht moest worden.

Op den voormiddag voor de aankomst te St. Thomas werd draadlooze gemeenschap verkregen met den ter reede liggenden Deenschen kruiser *Valkyrien*, en gevraagd welk gouvernement gesalueerd moest worden, waarop geantwoord werd: het Deensche gouvernement.

Bij vertrek van Havana wist men daar niet of St. Thomas reeds Amerikaansch was; eerst achtte men het noodig, dat de gezondheidspas door den Amerikaanschen consul gevisceerd werd, doch op het laatste oogenblik deelde deze mede, dat hij niet viseeren zou, daar de datum van overgave hem niet bekend was.

De temperatuur te Havana was zoo laag, eenmaal 's nachts zelfs 9,5° C., dat het tenue blauw bepaald werd.

Na ontvangst van het telegram, bevattende de mededeeling dat Bermuda niet moest worden aangedaan, werd aan den consul te dier plaatse telegrafisch hiervan bericht gezonden en werd hem tevens verzocht den Britschen admiraal dank te betuigen voor zijne bemoeiënissen. Te Havana werd met een Cubaansch elftal een voetbalwedstrijd gehouden, welke met 1:4 verloren werd.

VII. Van St. Thomas naar Ponta Delgada.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 13en Februari op de D.W. werd naar den kolensteiger verstoemd en de kolenvoorraad aangevuld met 340 ton (volle ruimen) waarna ter reede geankerd werd op ongeveer dezelfde plaats als bij aankomst. Na korten tijd werd op bericht van den havenmeester, dat het niet veroorloofd was op die plaats te liggen, op loodsmansaanwijzing meer naar binnen in de baai verstoemd, waar geankerd werd in de nabijheid van eene boei en tevens voor en achter op eene boei gemeerd werd.

Na ontvangst van het telegram, luidende „Bunker as much as possible stop proceed ponta delgada stop if impossible to bunker there proceed las palmas stop next harbour wait orders” werd, in verband met de daarin aangegeven mogelijkheid, dat te Ponta Delgada geen kolen te verkrijgen zouden zijn en dat dus wellicht na aankomst op die plaats nog de $\pm$ 800 mijl lange route naar Las Palmas zoude moeten worden afgelegd, besloten meer kolen mede te nemen.

Op den 16en Februari werd naar den kolensteiger verstoemd en 120 ton bijgeladen, waarvan $\pm$ 70 ton aan dek en het overige gedeelte in de ruimen, waaruit tijdens het ter reede liggen verbruikt was. Omstreeks 4 uur A.M. van dien dag werd de haven verlaten en, buiten zijnde, koers volgens den grooten cirkel gezet naar Ponta Delgada. Op den V.M. van den 27en Februari werd zicht van San Miguel verkregen, te $\pm$ 1 uur de loods voor de haven van Ponta Delgada aan boord genomen en in de haven gemeerd.

Met 4 ketels werd het aantal slagen eerst bepaald op 60, welk aantal na 1½ etmaal, toen het bleek, dat het verbruik van de te Sint Thomas geladen kolen van dien aard was dat ook met een grooter aantal slagen na aankomst te Ponta Delgada het kolenrestant ruim voldoende zou zijn om zoo noodig Las Palmas te bereiken, vermeerderd werd tot 65. De laatste twee dagen werd om tijdig op de plaats van bestemming aan te komen aangezet tot 75 slagen.

De eerste week werd weinig krachtige wind met goed weer en kalme zee ondervonden.

De Noordgrens van den passaat werd op ongeveer 24° N. breedte bereikt, waarna veranderlijke, meestal flauw doorstaande winden optraden. Vanaf ongeveer 31° N. breedte had de wind hoofdzakelijk eene Zuidelijke tot Westelijke richting, om op $\pm 33^\circ$ over te gaan in een krachtig doorstaanden Westenwind, welke van tijd tot tijd een kracht 8 bereikte. Zee en deining namen in sterke mate toe, zoodat het schip heftig slingerde.

Enkele malen kwamen slingeringen tot 20° aan weerszijden voor. Twee dagen voor het bereiken van Ponta Delgada nam de wind af en veranderde van richting; den laatsten dag woei het flauw uit het O.—Z.O. De deining bleef tot dicht bij San Miguel uit Westelijke richting loopen; in hoogte nam zij wel af doch niet zooveel, of het schip slingerde voortdurend vrij sterk.

Het restant steenkolen bij aankomst bedroeg ongeveer 300 ton.

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

a en b. De op kaart 2183 door stippellijnen aangegeven ruimte bij de „Coal stores of French Mail C° steamers” is uitgebaggerd tot eene diepte van nominaal 31 voet, welke diepte ook werd gevonden, behalve in het Oostelijk gedeelte, waar zij 8 à 9 M. bedroeg. Aan de Zuidzijde is een doorlopende, ± 800 M. lange steiger, waar langs de kade 8 à 9 M. water staat, zoodat gemakkelijk gemeerd kan worden. Aan de Noordzijde is de grens van het uitgebaggerde gedeelte aangegeven door dukdalven; boeien zijn in dat gedeelte niet aanwezig. De steiger met aanliggend terrein behoort aan „Aktieselskabet det Vestindiske Kompagni” (The West-Indian Cy Lt.), welke hier haar kolen in de open lucht heeft opgeslagen; op hetzelfde terrein bevinden zich ook twee groote tanks voor stookolie.

De kranen, welke hier opgericht waren voor het snelkolenladen, zijn bij den orkaan in October 1916 omgeworpen en zoodanig vernield, dat zij niet meer te herstellen zijn.

Het kolenladen geschiedde thans door koelies, die mandjes, inhoudende ± 40 K.G., langs vele loopplanken binnenboord dragen. In 4 uur tijds werd 340 ton overgenomen, gevende 85 ton per uur; van tijd tot tijd moest gewacht worden op het stuwen.

Bij aankomst lag in de haven de Deensche kruiser *Valkyrien*, terwijl op de D.W. van den 13en in de haven kwam de kruiser *Olympia* en de kanonneerboot *Machias* van de Vereenigde Staten van Amerika.

Het binnenkomen en bevaren van de baai van St. Thomas is gemakkelijk; een loods is noodig om de plaats aan te wijzen.

Bij vertrek en bij het stoomen naar den kolensteiger werd geen loods gebruikt.

c. Gedane aankopen.

1098 pond	rundvleesch	à 12	dollarcent	per pond.
340 "	varkensvleesch	à 16	"	" "
2581 "	aardappelen	à 5½	"	" "
74 ton	drinkwater	à 96	"	" ton.
88 "	voedingwater	à 96	"	" "
460 "	Pocahontas coal	à 64/	per ton,	waarvan 340 ton, getremd in de ruimen à 5 per ton.

Verschillende scheepsbehoeften (koperdraad, koperen schroeven, enz.)

De levensmiddelen waren van zeer goede kwaliteit; groenten waren niet te verkrijgen. De kolen waren van minder goede kwaliteit.

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

Voor den ingang van de baai werd het saluut aan het Deensche gouvernement afgegeven, dat onmiddellijk beantwoord werd door de saluutbatterij aan den wal.

Gecomplimenteerd werd vanwege den Deenschen kruiser *Valkyrien*, waarvoor door een officier van piket bedankt werd.

De consul bracht na het ten anker komen zijn bezoek. Het voorgeschreven saluut werd bij vertrek van boord gegeven.

Het contra-bezoek werd door mij denzelfden namiddag gebracht. De officier van piket van de *Valkyrien* deelde mede, dat de commandant van dien bodem, kapitein ter zee KONOW, gouverneur ad interim van de Deensche Antillen was, sinds de gouverneur in October laatstleden wegens ziekte naar Denemarken was teruggekeerd.

De heer KONOW deed mij verzoeken hem 's morgens na 9 uur een bezoek te willen brengen aan boord van de *Valkyrien*.

Den 13en op den V.M. werd het bedoelde bezoek afgelegd. Op den A.M. bracht de gouverneur ad interim het contra-bezoek en ontving bij vertrek van boord een saluut van 15 schoten.

Na de parade werd de *Olympia* gecomplimenteerd, waarvoor door een officier van piket bedankt werd. In den loop van den dag ontving ik bezoek van den commandant van de *Olympia*, commander BIEREN, en van dien van de *Machias*, lieutenant-commander AUSTIN KANTZ, welke bezoeken dienzelfden dag beantwoord werden.

Den 14en gaf de commandant van de *Valkyrien*, en den 15en de commandant van de *Olympia* een lunch, waaraan ik met een van de officieren deelnam; den 16en had ik het genoegen den consul, de commandanten van de *Valkyrien*, de *Olympia* en de *Machias*, met van elk schip een officier, en eenige officieren van mijn onderhebbenden bodem op een lunch bij mij aan tafel te zien.

Met de états-major van de verschillende oorlogsschepen werden

ceremonieele bezoeken gewisseld en werd verder vriendschappelijke aanraking verkregen.

3°. Het schip.

Ook op dit traject bleek weer, dat zelfs betrekkelijk weinig hooge zee en deining veel invloed op de vaart uitoefenen. Stoomende met 65 slagen tegen zee en deining in, welke zoo gering waren dat op den bak slechts van tijd tot tijd stuifzeetjes overkwamen, daalde de vaart van $\pm 9,3$ tot $8,1$ mijl.

4°. Oefeningen.

In de haven van Sint Thomas werd dagelijks geroeid en gezeild; tweemaal werd een werp uitgebracht. Op de reis werden de verschillende oefeningen geregeld voortgezet.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand is zeer goed. Geen nieuwe gevallen van vrouwenziekte kwamen voor, het aantal daaraan lijdende personen bedraagt thans 4.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Gepassagierd werd door de leerling-onderofficieren van 5—7 uur, door minderjarigen tot 10 uur, door de overigen tot 11 uur. De equipage van de Amerikaansche schepen passagierde eveneens tot 11 uur; aan boord van het Deensche oorlogsschip werd viermaal in de week gepassagierd van 2—7 u. 30 m.

In den aanvang van den oefeningstocht was aan verschillende officieren opgedragen in het tweede gedeelte van de reis een voordracht te houden over een door hen zelf te kiezen onderwerp, verband houdende met den dienst.

Op dit traject tusschen Sint Thomas en Ponta Delgada hadden deze voordrachten gedeeltelijk plaats, en wel door den luitenant ter zee der 1e klasse W. C. CANTERS over „Torpedo's" (kort overzicht van de geschiedenis der torpedo en haar gebruik aan boord van torpedobooten), door den kapitein-luitenant ter zee A. QUISPEL over „De op de Nederlandsche kusten aangespoelde mijnen en het onschadelijk maken, c.q. vernietigen daarvan" en door den luitenant ter zee der 2e klasse J. A. V. SWENKER over „Eenige toepassingen van electriciteit aan boord van schepen".

VIII. Van Ponta Delgada naar La Luz.

1°. Nautisch gedeelte.

Nadat de zekerheid verkregen was, dat te Ponta Delgada geen steenkolen te bekomen waren, werd ingevolge de orders, vervat in het ook in het vorige reisrapport vermelde telegram, besloten zoo spoedig

mogelijk te vertrekken, en werd na het sluiten van de rekeningen voor loods- en ankeragegelden, telegrammen, enz. te 5 u. 30 m. namiddag van den 27en Februari ontleend, op loodsmansaanwijzing de haven van Ponta Delgada verlaten en, buiten zijnde, koers gezet op Las Palmas. Op de E.W. werd tusschen het eiland Santa Maria en de Formigasrotsen doorgestoomd, waarbij het eerstgenoemde eiland, toen de er omheen hangende buien wat waren opgetrokken, vrij goed zichtbaar was.

Om 1 uur H.W. van den 3en Maart werd zicht van het licht van Roque Bermejo point verkregen, te 5 uur D.W. dat licht op ± 5 mijl afstand gepasseerd en te 10 u. 55 m. in de binnenhaven van La Luz vertuid.

Gedurende de reis werd stroom om de Zuid en om de West ondervonden.

De reis werd afgelegd met 60—65 slagen.

Het kolenrestant bij aankomst bedroeg ongeveer 120 ton.

Zoodra de hoeveelheid kolen beneden 200 ton gedaald was, werd waterballast ingenomen, terwijl gezorgd was dat de bovenruimen leeg waren en zich alleen kolen in de benedenruimen bevonden.

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

a. en b. De schepen in de haven van Ponta Delgada moeten met den kop naar buiten liggen, met vooruit een stalen tros op eene boei en een anker en achteruit een stalen tros op eene boei en een zwaren ketting, welke door eene boot van de haven binnenboord werd gegeven.

Hoewel aan den loods werd medegedeeld, dat het verblijf wellicht slechts zeer kort zou duren stond hij erop, dat op deze wijze gemeerd werd.

Ook bij vertrek is het nemen van een loods verplichtend; de hiervoorgenoemde boot kwam tegelijk met den loods aan boord om de ketting over te nemen.

c. *Gedane aankopen.*

Geene.

d. *Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.*

Buiten de haven werd het saluut aan het Portugeesche gouvernement afgegeven, hetwelk onmiddellijk beantwoord werd.

De havenarts kwam onder het meeren aan boord en verleende practica.

Na het meeren kwam eerst de secretaris van het consulaat en even daarna de vice-consul, de heer LUIZ MOREIRA, aan boord.

Verder werden bezoeken ontvangen van den capitao do porto, capitao-tenente JULIO MILHEIRO, en van den militairen commandant, tenente-coronel d'Infantaria A. G. SERRAO DOS REIS.

Aan den vice-consul werd geen saluut gegeven, daar salueeren in de haven verboden is.

Onmiddellijk na het ontvangen van de bovengenoemde bezoeken werden de contra-bezoeken gebracht en tevens een bezoek afgelegd bij den civielen gouverneur. In verband met het aanstaand vertrek werd verzocht geen contra-bezoek te brengen.

3°. Het schip.

Niets bijzonders.

4°. Oefeningen.

De oefeningen werden voortgezet.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand is zeer goed.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Eerst de secretaris van het consulaat en daarna de vice-consul deelden mij mede, dat er hoogstwaarschijnlijk geen kolen te bekomen zouden zijn, daar de Britsche regeering de regeling van alles in handen had en de Britsche consul bericht had dat hij geen kolen mocht afgeven.

Volgens de vice-consul was het niet zeker dat Hr. Ms. *Holland* niet de vergunning zou krijgen eene beperkte hoeveelheid aan boord te nemen.

Met den heer MOREIRA werd toen een bezoek gebracht bij den Britschen consul, die mij mededeelde dat alle steenkolen in de Azoren behoorden aan het Britsche gouvernement en dat hij de meest strikte orders had om geene enkele hoeveelheid steenkolen af te geven, behalve aan schepen behoorende tot de geallieerden of aan stoomschepen, welke goederen voor de geallieerden vervoerden.

Bij het bezoek aan den gouverneur verklaarde deze het zeer te betreuren, dat aan Hr. Ms. *Holland* geen kolen geleverd konden worden, daar alle leveringen van steenkolen, levensmiddelen, enz. onder toezicht van de Britsche regeering stonden.

Naar aanleiding van het bovenstaande werd ingevolge de orders besloten zoo spoedig mogelijk de reis naar Las Palmas te vervolgen, van welk voornemen telegrafisch werd kennis gegeven.

Aan den consul te Las Palmas werd telegrafisch de aanstaande komst van Hr. Ms. *Holland* gemeld en bericht dat $\pm$ 900 ton kolen geladen zouden worden.

IX. Van La Luz naar Vigo.

1°. Nautisch gedeelte.

Na het vertuiën in de haven van La Luz kwam de quarantaine-dokter aan boord en werd practica verkregen.

De vice-consul bracht na aankomst een bezoek aan boord en deelde mede, dat nog geene toestemming verkregen was om kolen te leveren. Over de kolenaanschaffing werd afzonderlijk gerapporteerd. Op den namiddag van 16 Maart werd met kolenladen aangevangen en dit vervolgde op 17, 19 en den voormiddag van 20 Maart.

Op den P.V. van dien dag werd onttuid en zonder loods de haven verlaten, op de reede werd de stoomsloop geheschen en te ± 7 u. 15 m. onder stoom gegaan naar Vigo.

Het aantal slagen werd eerst bepaald op 60 en daarna vermeerderd tot 65.

Op de D.W. van 25 Maart werd zicht van land verkregen, de baai van Vigo binnengeloopen en te 12 uur ter reede geankerd.

De hoeveelheid kolen, welke bij vertrek van La Luz 378 ton bedroeg, was bij aankomst te Vigo gedaald tot 96 ton.

Toen het kolenrestant tot beneden 200 ton gedaald was, werd evenals vroeger waterballast ingenomen.

De laatste 3 dagen voor aankomst werd flink doorstaande Noordelijke wind ondervonden. De vrij hooge zee deed de vaart van het schip verminderen van ruim 9 tot klein 8 mijl.

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

a. en b. Over de haven en de reede van La Luz valt na het vermelde in het reisrapport No. 3 niets bijzonders te rapporteeren. Bij aankomst lag ter reede het Spaansche pantserschip *Cataluna*, dat ook bij ons vertrek nog aanwezig was; van 8—9 en van 13 Maart tot ons vertrek vertoefde daar de Spaansche kanonneerboot *Laya* en van 12 Maart tot ons vertrek de Spaansche onderzeeboot *Izaac Peral*.

In den avond van den 19en ankerde ter reede het Braziliaansche oorlogsschip *Ceara*, dat bij ons vertrek nog aanwezig was.

c. *Gedane aankopen.*

3093 pond rundvleesch à 10 d. per pond.

350 pond varkensvleesch à 1 sh. 2 d. per pond.

10800 pond aardappelen à 14 sh. 6 d. per 100 pond.

1100 pond uien à 2 d. per pond.

748 pond brood à 5 d. per pond.

95 stuks kool à 3 sh. 6 d. per dozijn.

30 flesschen mosterd à 2 sh. 9 d. per flesch.

180 ton drinkwater à 6/ per ton.

266½ ton voedingwater à 6/ per ton.

265 ton steenkolen vrij aan boord à 145 peseta per ton.

72 " " " " " " 130 " " "

Verschillende scheepsbehoeften als: kaarsen, lucifers, lepels, vorken, enz.

De levensmiddelen waren van goede kwaliteit; de leverancier deelde bij de laatste levering van aardappelen mede, dat de voorraad hiervan was uitgeput. Drink- en voedingwater waren van goede kwaliteit.

De 72 ton New-River kolen waren van slechte kwaliteit; ze gaven bijzonder veel slakken, welke van het rooster moesten worden losgehakt. Het was noodig 5 ketels te gebruiken, welke beurtelings werden afgesloten tot schoonmaken van beide vuren, zoodat elke ketel elke 8 uur werd schoongemaakt. De kolen hadden betrekkelijk weinig lucht boven het vuur noodig, de schoorsteentemperatuur kwam niet hooger dan 300° C. Het verbruik was bij ± 8 mijlsvaart ± 340 K.G. per mijl, alles inbegrepen.

De andere kolen waren veel minder slecht. De kolen gaven ook veel slakken, het verbruik bedroeg bij 8 mijlsvaart ± 260 K.G. per mijl.

Het gemiddeld verbruik gedurende het traject La Luz-Vigo bedroeg ruim 300 K.G. per mijl; voor distilleeren, hetwelk alleen den laatsten dag plaats had, werd slechts een ton kolen gebruikt.

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

Op de reede werd het Spaansche gouvernement gesalueerd, welk saluut onmiddellijk beantwoord werd.

Zoodra het schip vertuid was kwam aan boord de vice-consul CHR. J. MERENS, die mededeelde, dat de consul door ziekte verhinderd was een bezoek te brengen.

Gecomplimenteerd werd vanwege den commandant van het Spaansche pantserschip *Cataluna*, vanwege den commandant van de Marine en vanwege den militairen gouverneur, waarvoor door een officier van piket bedankt werd.

Vergezeld door den vice-consul werden bezoeken afgelegd bij dezelfde autoriteiten als in December j.l. en zonder den consul bij den commandant van de *Cataluna*, capitán de navío JOSÉ GONZÁLEZ QUINTÉRO.

De kolonel, commandant van het 36e regiment infanterie, bracht vergezeld door zijn adjudant en door een soldaat, die Spaansch en Duitsch sprak en als tolk dienst deed, namens den generaal 's middags een contrabezoek, terwijl de commandant van de Marine, de gouverneur en de alcalde dit den volgende morgen brachten.

Mede ontving ik dien Zondag bezoek van den consul B. APOLINARIO. De commandant van de *Cataluna* deed door een officier mededeelen, dat hij door ziekte verhinderd was dien dag een contrabezoek te brengen. Maandag had dit bezoek plaats, terwijl ik dien dag een contrabezoek bij den consul aflegde.

Door de officieren van mijn onderhebbenden bodem werd een bezoek gebracht aan de officieren van de *Cataluna*, welk bezoek den volgende dag beantwoord werd. Verdere aanraking met de officieren werd niet verkregen; daar deze, behoudens een enkele, die eenige kennis van

de Fransche taal had, alleen Spaansch spraken, kon van omgang geen sprake zijn.

Bij het op de reede komen van de Spaansche kanonneerboot *Laya*, van de Spaansche onderzeeboot *Izaak Peral* en van het Braziliaansche moederschip voor onderzeebooten *Ceara*, deed ik door een officier van piket complimenteeren. Met de commandanten van die bodems, capitan de fragata PEDRO DE AUBAREDE, capitan de corbeta K. DE CARRANZA en capitan de fragata H. GRAÇA ARANHA, werden bezoeken gewisseld.

De vice-consul MERENS bewees mij eenige beleefdheden; ik had het genoeg Zijnweledelgestrengte met echtgenoot bij mij aan tafel te zien. De consul was door zijn gezondheidstoestand verhinderd van mijne uitnoodiging gebruik te maken.

3°. Het schip.

Niets bijzonders.

4°. Oefeningen.

Tijdens het verblijf te La Luz werd dagelijks geroeid en gezeild, en een enkele maal gezwommen.

Eenmaal werd een gekat werp uitgebracht.

Door de L. O. en door de landingsdivisie, waarbij ook alle adelborsten waren ingedeeld, werd een tocht gemaakt naar Monte, waarbij van La Luz tot het eindpunt van de tram te Las Palmas van dit vervoermiddel werd gebruik gemaakt. Van dit eindpunt is Monte nog ongeveer twee uur wandelens verwijderd.

De verschillende oefeningen werden voortgezet, waarbij ook een paar maal verlaatrol werd gehouden, waarbij alle personen in de sloepen het schip verlieten. Eenmaal had dit 's avonds plaats.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand is zeer goed. Een nieuw geval van vrouwenziekte deed zich voor, twee personen herstelden. Het aantal aan de gemelde ziekte lijdende personen bedraagt 3.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Gepassagierd werd tot 11 uur, door minderjarigen tot 10 uur; door de L.O. eerst van 5 u.—6 u. 30 m. en daarna zoodanig, dat ieder L.O. eens in de week een namiddag naar den wal kon.

Te La Luz werd door den officier van gezondheid der 2e klasse J. A. VAN HUIZEN een voordracht voor de officieren gehouden over „Geschiedenis van het ontstaan en de behandeling der syphilis in ons land” en op het traject La Luz—Vigo door den officier-machinist der 2de klasse H. L. E. VAN GELDER over „Voortstuwingswerktuigen voor sloepen”.

Gedurende het verblijf te La Luz werd om het kolenverbruik te verminderen het electrisch licht slechts gebruikt van 6 u. P.V. tot 11 u. 15 m. E.W.; gedurende het overige gedeelte van het etmaal waren geen hulpwerktuigen in gebruik.

Tweemaal had een voetbalwedstrijd met twee verschillende Spaansche elftallen plaats. De eene maal werd verloren met 2 tegen 1, de tweede maal met 5 tegen 0.

X. Van Vigo naar Willemsoord.

1°. Nautisch gedeelte.

Na aankomst te Vigo werd met den consul, die dadelijk aan boord kwam, afgesproken, dat Maandagmorgen, 26 Maart, met kolenladen zou worden begonnen.

Dit had dan ook dien dag en den V.M. van den 27en plaats.

Overgenomen werden 970 ton steenkolen; met het restant aan boord bedroeg, na aftrek van $4\frac{1}{2}\%$ van de geladen hoeveelheid voor verstuiven, bij vertrek de aan boord aanwezige hoeveelheid 1004,6 ton, waarvan ± 150 ton aan dek.

Na het sluiten van de rekeningen werd op den A.M. van 27 Maart de reede van Vigo verlaten, nadat de fouten van het kompas bepaald waren.

De baai werd door den Noordelijken uitgang verlaten en, buiten zijnde, koers gezet op een punt gelegen op $43^{\circ} 10'$ N.br. en 15° W.L., zoodat op een afstand van ± 10 mijl van de gevaarlijke zone werd gevaren. Ook op het verdere gedeelte van de reis had dit plaats.

Daar de route vanaf een punt gelegen op 62° N.br. 10° W.L. naar een punt gelegen 3 mijl bezuiden de Zuidpunt van Farøer, vandaar naar een punt op 62° N.br. 5° W.L. en vervolgens naar een punt op 62° N.br. 0° W.L. langer was dan de route benoorden de Farøer, werd deze laatste gevolgd en gestoomd naar een punt ± 15 mijl benoorden de Noordpunt van Kunö.

Bij het naderen van de eilanden was het zwaar bewolkt met slecht zicht; bij het opklaren te 12 u. 15 m. 's middags van den 6en April werd zicht van Myggenaes verkregen en werden verder op peilingen de eilanden gerond, en daarna koers gezet op een punt gelegen op 62° N.br. 0° lengte. Van dit laatste punt werd gestuurd op een punt ± 10 mijl benoorden Udsire.

Op den A.M. van den 8en April werd flauw zicht verkregen van de Noorsche kust, verkenning was echter niet mogelijk. Later werd door het dikke weer de kust weer verloren, tot op het eind van den P.V. zicht werd verkregen van het licht van Slotterö, ongeveer 4 streken achterliker dan dwars. Na ongeveer 20 minuten verdween dit licht weer uit zicht.

Te 8 u. 50 m. werd het licht van Udsire gezien, dat met tusschenpoozen in het zicht bleef tot ongeveer 2 u. H.W., toen het voorgoed verdween in eene peiling iets voorlijker dan dwars.

In verband met het stormweer, windkracht 10—11 (vaart schip met 55 slagen 4 mijl) en het slechte zicht, dat zelfs van tijd tot tijd door hevige regenbuien totaal belemmerd was, besloot ik bewesten Udsire te blijven.

Om zeker te zijn vrij te blijven van de bezuiden het eiland liggende riffen werd, nadat het licht volgens berekening dwars moest zijn, nog eenige uren Zuid gestuurd en daarna koers veranderd op het lichtschip Doggersbank-Noord.

Op de D.W. kon, toen de wind in kracht afnam, vermeerderd worden tot 60 en daarna tot 65 slagen, terwijl op den middag, toen het bleek dat het mogelijk zou zijn den 10en April 's avonds Nieuwediep te bereiken, vermeerderd werd tot 80 slagen of zooveel meer als mogelijk was.

Op de E.W. van den 9en werd zicht verkregen van het lichtschip Doggersbank-Noord en dit schip te 12 u. 45 m. van de H.W. van den 10en gepasseerd. Daarna werd koers bepaald op het lichtschip Doggersbank-Zuid en na het passeeren hiervan te 7 u. 45 m. D.W. op het lichtschip Terschellingerbank, dat te ongeveer 2 u. N.M. dwars was.

Vervolgens werd naar de uiterton van het Schulpengat gestuurd en door dit vaarwater naar de reede van Nieuwediep, waar te $\pm$ 6 u. P.V. geankerd werd.

Het restant kolen bij aankomst bedroeg 100 ton.

Bij het vertrek uit Vigo was het goed weer met vrij krachtigen Noordelijken wind, welke eerst langzamerhand naar het Westen en daarna terug naar het N.N.W. liep, tegelijk in kracht toenemende tot 7.

Het aantal slagen moest van 70 verminderd worden tot 60, daarna tot 50, waarbij de vaart daalde van ongeveer 9 tot ongeveer $4\frac{1}{2}$ mijl. Ongeveer 3 etmalen, van den A.M. van 29 Maart tot den V.M. van den 1en April, werd dit weer ondervonden, waarbij de wind soms tijdelijk afnam tot kracht 6 om daarna weer aan te wakkeren tot kracht 8 à 9. Op den V.M. van den laatstgenoemden datum namen wind en zee toe en werd zooveel water overgenomen, dat tot bijleggen moest worden overgegaan.

Stoomende met 45 slagen werd het schip zoo gehouden dat de zee op 2 à 3 streken inkwam. Het schip nam toen bijna geen water over en rees prachtig voor de zeeën, de bewegingen waren echter hoogst onaangenaam.

De windkracht was voortdurend 9, met vlagen van 10 tot 11, de zee zeer hoog.

Op de D.W. van den 2en April, na ongeveer 20 uur bijgelegen te

hebben, nam de wind af in kracht en werd vermeerderd tot 55, daarna tot 60 omwentelingen.

Ook het verdere gedeelte van de reis tot benoorden de Faroër bleef de Noordelijke wind krachtig doorstaan, alleen een etmaal werd Westelijke wind ondervonden.

Na het passeeren van de genoemde eilanden was de wind eerst flauw uit Oostelijke, daarna uit Zuidelijke richting tot op de D.W. van den 8en April de kracht toenam om op den V.M. weer tot storm over te gaan.

Het aantal slagen werd van 70 verminderd eerst tot 60, daarna tot 55. Met voortdurend dalenden barometer, laagste stand 741, bleef de wind vrijwel uit dezelfde richting (Z.—Z.Z.O.) waaien en bereikte op de H.W. eene kracht 11. Voortdurende buien beletten op E.W., H.W. en begin van den D.W. vrijwel het geheele uitzicht; op de laatste wacht was dit zoo slecht, dat mistseinen moesten worden gedaan.

Om 6 uur 's morgens nam de wind snel in kracht af tot 4 en kon geleidelijk het aantal omwentelingen vermeerderd worden tot 65.

Toen ook de zee kalmer werd en het bleek dat met 65 slagen 8 mijl behouden werd, besloot ik aan te zetten om te trachten zoo mogelijk Dinsdagavond Nieuwediep te bereiken.

Gedurende het laatste gedeelte van de reis bleef de wind meestal flauw uit Z.W.ljke richting waaien; van tijd tot tijd werden zware sneeuw- en hagelbuien ondervonden.

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

a en b. Het binnenkomen en verlaten van de baai van Vigo had zonder loods plaats.

Het weer was koud, regenachtig en guur, doch de wind was niet zeer krachtig.

De communicatie met den wal kon zonder bezwaar onderhouden worden.

Ter reede lag de Spaansche kruiser (mijnenlegger) *Rio de la Plata*.

c. Gedane aankopen.

600 K.G. rundvleesch à 2,60 peseta's per K.G.

2050 " aardappelen à 0,20 " " "

150 " uien à 0,35 " " "

66 ton drinkwater à 4 " " ton.

100 " voedingwater à 4 " " "

970 " steenkolen, gemengd Mynnyd Black-vein en Hullera Española à 124/ per ton vrij aan boord.

Eenige scheepsbehoefden als bezems, vlaggendoeck, enz.

De levensmiddelen waren van goede kwaliteit, evenals het drink- en het voedingwater.

De Mynnyd Black-vein kolen waren van mindere kwaliteit, de Hullera Espanola iets beter.

Het verbruik is groot. De kolen geven veel en groote slakken. Er werden vrij veel stukken steen aangetroffen met een dunne kolenader.
d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

Zoodra het schip ten anker lag werd bezoek ontvangen van den vice-consul, den heer C. MOLINA, vergezeld door zijn secretaris, den officier van piket van den Spaanschen kruiser *Rio de la Plata*, en van een officier van wege den commandant der Marine.

Voor het complimenteeren vanwege de *Rio de la Plata* werd door het zenden van den officier van piket bedankt; de commandant der Marine liet vragen geen officier te zenden, daar met den Zondag zijn bureau gesloten was.

Op den achtermiddag werd een bezoek ontvangen van den commandant van de *Rio de la Plata*, capitan de fragata JOSÉ GONZALEZ Y GONZALEZ.

Den volgenden morgen werd het bezoek van dien commandant beantwoord en werden, vergezeld door den consul, bezoeken gebracht aan dezelfde autoriteiten als in December j.l. In verband met het kolenladen werd verzocht geen contra-bezoeken te brengen; aan het consulaat werden door de autoriteiten kaartjes afgegeven.

Den dag na aankomst maakte de kapitein van het stoomschip *Hollandia*, namens de kapiteins van de 8 te Vigo liggende Nederlandsche schepen, zijne opwachting bij mij; den volgenden morgen bracht ik dit bezoek aan boord van de *Hollandia* terug.

Door het koude en regenachtige weer verviel een door den heer MOLINA mij aangeboden autotocht; door het korte verblijf bestond geen gelegenheid tot wisselen van verdere beleefdheden.

3°. Het schip.

Ook dit gedeelte van de reis bewees Hr. Ms. *Holland* een uitstekend zeeschip te zijn om bij stormweer bij te leggen.

In wind en zee opstoomende of zelfs als deze voorlijker dan dwars zijn, verliest het schip veel van zijn vaart. Zelfs bij eenige zee worden groote hoeveelheden water overgenomen en stampet het schip geweldig. De campagne neemt dan van achteren voortdurend water over; gedurende het grootste gedeelte van dit traject waren de ijzeren schalm-luiken boven de kajuit noodig.

Bij eenige zee dwars slingert het schip diep door en zijn de bewegingen hoogst onaangenaam. Waar in vroegere rapporten hierover niet gesproken wordt en zelfs wordt opgemerkt, dat het schip weinig van zijn vaart verliest, rijst de vraag of in de verbouwing van het schip niet de oorzaak van de veranderde eigenschappen moet worden gezocht.

Het aanbrengen van de zware observatieposten in de masten en het uitnemen van de cilindrische ketels moeten ongetwijfeld van invloed zijn op de bewegingen van het schip.

Aan de veranderde eigenschappen zal ook wel het enorme kolenverbruik moeten worden toegeschreven.

Uitgezonderd de laatste 36 uur, toen een grooter aantal omwentelingen werd gedaan, bedroeg dit aantal, met uitzondering van ongeveer twee etmalen van 70 slagen, steeds minder. Het gemiddelde kolenverbruik over het geheele traject — met uitzondering van de laatste 350 mijl — bedroeg 770 ton voor 2210, gevende 350 K.G. per mijl.

4°. Oefeningen.

Voor zooverre het met den toestand van wind, weer en zee, den kolenvoorraad aan dek en de feestdagen mogelijk was, werd geoefend.

5°. De gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was over het algemeen matig gunstig; het aantal catarrhale aandoeningen was vrij groot.

Het aantal vrouwenzieken bedraagt slechts een.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Te Vigo werd door de L.O. niet gepassagierd, door de minder-jarigen tot 10 u., door de overigen tot 11 uur.

Gedurende het kolenladen werd door de adelporsten en de L.O. op het voetbalterrein aan den wal geoefend.

Op den P.V. van den 5en April, zijnde ongeveer op 61° N. br. en 15° W.L., werd een Engelsch oorlogsschip gezien, dat het sein M N „stop onmiddellijk” had waaien; tegelijkertijd vroeg het met het zoeklicht den naam. Doorstoomende werd vanwege mijn onderhebbenden bodem met zoeklicht geantwoord „Nederlandsche kruiser *Holland*”.

Het Engelsche oorlogsschip seinde daarop eerst „Ik wensch gemeenschap met u te hebben”, en op mijn vraag „wat hebt gij mede te deelen?” vervolgens „ik wensch een officier met de complimenten van den admiraal te zenden.”

Daarop stopten beide schepen in elkaars nabijheid en zond het Engelsche oorlogsschip een sloep.

De Engelsche officier van piket deelde mij bij aanboordkomst mede dat hij namens den admiraal, Sir R. TUPPER, chef van den patrouilledienst op de Westkust, het Nederlandsche oorlogsschip bij het passeeren van deze streken kwam complimenteeren. De admiraal zond mij tegelijk de nieuwste Engelsche couranten.

Met het oog op de omstandigheden, verzocht hij geen contrabezoek te doen brengen.

Na het bezoek, dat eenige minuten duurde, vervolgden beide schepen hun route.

Te Vigo meldden zich bij mij de luitenant ter zee der 2de klasse M. R. D. H. v. D. HIEL, en de gepensionneerde luitenant ter zee A. C. CANTER CREMERS, passagiers van het Nederlandsche stoomschip *Hollandia*, die verzochten met Hr. Ms. *Holland* de reis naar Nederland te mogen medemaken, daar de *Hollandia* voorloopig niet vertrok en zij niet wisten op welke wijze Nederland te bereiken.

Aan den heer CANTER CREMERS deelde ik mede er van medegaan met mijn onderhebbenden bodem geen sprake kon zijn; het verzoek van den heer v. D. HIEL hield ik nog in beraad. Daar deze laatste officier van de Marine-Reserve was, achtte ik het niet uitgesloten, dat op zijne diensten in Nederland prijs zou worden gesteld. Alvorens ik eene definitieve beslissing genomen had werd bericht ontvangen van den gezant te Madrid, dat de passagiers van de *Hollandia* over land hun reis naar Nederland konden vervolgen.

Den 7den April ontving ik van den heer v. D. SCHRIECK, aan boord van het stoomschip *Bergensfjörd*, gaande van Amerika naar Bergen, bericht, dat zich daar aan boord bevonden 37 Nederlanders, waaronder 2 luitenants ter zee, met verzoek om advies te willen geven over de reis Bergen—Nederland, waarop ik terug seinde dat wenden tot den Nederlandschen consul de aangewezen weg was.

Naderhand seinde de bovengenoemde heer, dat hij vernomen had dat er geene veilige verbinding Bergen—Nederland was, en verzocht hij mij daarom aan Uwe Excellentie per telegram te vragen Bergen aan te loopen om de verschillende Nederlanders vandaar mede te nemen. Daar er mijns inziens geen sprake van kon zijn dat een van Hr. Ms. oorlogsschepen ergens heen gezonden zou worden om passagiers vandaar naar Nederland te brengen seinde ik den heer v. D. SCHRIECK, dat ik zijn verzoek niet over kon brengen en verwees ik hem naar het Departement van Buitenlandsche Zaken.

Van den luitenant ter zee DE BOOIJ, aan boord van het bovengenoemde stoomschip, kreeg ik een sein, dat met hem daar aan boord waren de luitenant ter zee VAN ASBECK en de marine-ingenieur POT en het verzoek mede te deelen of Hr. Ms. *Holland* eene Scandinavische haven aandeed, op welke vraag ontkennend werd geantwoord.

Van de aankomst te Vigo werd door mij aan H. M.'s gezant te Madrid schriftelijk kennis gegeven, waarbij tevens de vermoedelijke datum van vertrek werd gemeld.

Op dit traject werd door den luitenant ter zee der 1e klasse M. H. VAN DULM eene lezing gehouden over het nieuwe vuurleidingssysteem voor de Koninklijke Marine.

Materieel en Rijks-werven.

In het tijdvak van 1 October 1916 tot 30 September 1917 werden de in het vorige jaarverslag genoemde werken en gebouwen in gebruik genomen, behalve de pyrotechnische werkplaatsen te Helder, die nog niet gereed zijn.

Een aanvang is gemaakt met den bouw van eene overdekte zweminrichting te Helder en van eene tweede vliegtuigenloods te Soesterberg.

De voormalige monteursschool te Amsterdam wordt verbouwd ten behoeve van den geneeskundigen dienst, terwijl aan de Marinekazerne en het gebouw voor den Marine-torpedodienst aldaar belangrijke verbeteringen werden aangebracht.

De beproeving van de vlambluschinrichting volgens de denkbeelden van den kapitein ter zee A. J. VAN STOCKUM is nog niet beëindigd.

In beproeving wordt genomen eene door de firma KOOPMAN & Co., te Amsterdam, in den handel gebrachte soort lichtboeien, die door geringe afmetingen voor speciale diensten van belang kunnen zijn.

De beproeving met een parabolischen spiegel voor zoeklichten van dezelfde firma, tegenover andere bij de Marine in gebruik zijnde spiegels, is nog niet afgelopen.

De uitslag van de beproeving met het zwemvest DE VOS heeft er toe geleid, dat tot invoering van deze zwemvesten bij de Marine zal worden overgegaan.

Overzicht der verrichtingen bij 's Rijks werven
gedurende het jaar 1916.

'S RIJKSWERF TE WILLEMSOORD.

Tot de gewone werkzaamheden, gedurende het jaar 1916 verricht, behoort het voldoen aan aanvragen voor herstel-

lingen en onderhoudsvoorzieningen aan de in dienst zijnde schepen en vaartuigen der Marine, aan lokaliteiten, terreinen en materieel van kazernes, opleidingen en andere diensten der Marine en het verrichten van herstellingen aan vaartuigen van het Loodswezen, het betonnings- en verlichtingsmaterieel.

Pantersschepen.

Hr. Ms. *Kortenaer* onderging na terugkeer uit West-Indië eenige meer uitgebreide herstellingen.

Hr. Ms. *Heemskerck* was van 8 Maart tot 1 October uit dienst en onderging belangrijke herstellingen aan de stoomketels, voortstuwingswerktuigen en dubbelen bodem, welke werkzaamheden ten deele werden uitgevoerd door personeel van de Koninklijke Maatschappij „De Schelde”.

Hr. Ms. *Hertog Hendrik* werd met 1 October uit dienst gesteld, waarna een aanvang werd gemaakt met de herstelling van den romp, de beschieting, de stoomketels, hooft- en hulpwerktuigen, welke herstellingen, voor zoover den dubbelen bodem, ketels en een deel der werktuigen betreft, werden opgedragen aan de Koninklijke Maatschappij „De Schelde”.

Pantserdekschepen.

Hr. Ms. *Zeeland* was gedurende het geheele jaar in dienst-conservatie. Er werd voortgegaan met de reeds in 1915 aangevangen herstellingen aan romp, beschieting en werktuigen, waarin door meer spoedeisende werkzaamheden aan het in dienst zijnde scheepsmaterieel en de werkzaamheden aan Hr. Ms. *Heemskerck* en *Hertog Hendrik* eenige vertraging ontstond.

Kanonneerbooten.

De kanonneerboot *Braga* werd voorzien van een stel nieuwe, in den voorraad aanwezige, stoomketels.

De kanonneerboot *Thor* onderging eene vertimmering in verband met de vervanging van het kanon van 28 cM. door een kanon van 7,5 cM.

De kanonneerboot *Hadda* werd voorzien van eene nieuwe ankermachine.

Mijnenleggers.

Op Hr. Ms. *Medusa* werd eene inrichting voor stoomverwarming en een tweede turbo-dynamo aangebracht.

De aangekochte stoomtrawler *Azalia*, verdoopt in *Vulcanus*, werd verbouwd tot mijnenlegger en mijnenlichter. Een nieuw stoomankerspil werd op dit vaartuig geplaatst.

De in Mei 1916 in de buitenhaven gezonken mijnenlegger *Schelde* werd door de bergingsmaatschappij te Maassluis gelicht, waarbij door 's Rijkswerf assistentie werd verleend.

Na aankomst op 's Rijkswerf werd het vaartuig voorloopig gedicht.

Een aanvang werd gemaakt met de herstelling van romp en werktuigen.

Torpedobooten.

Van de torpedobooten *Makjan*, G 4 en G 10 werden de waterpijpen der stoomketels, het brandwerk, rookleidingen enz. vernieuwd en de machines hersteld.

Wacht-, instructie- en logementschepen.

Het instructieschip *Atjeh* werd voorzien van eene vaste overkapping, welke werd aangebracht door de Maatschappij „De Lastdrager”.

Verschillende schepen.

Voor het torpedotransportvaartuig *Mercur* werd door de Koninklijke Maatschappij „De Schelde” een stel stoomcylinders ter vervanging van de aanwezige vervaardigd en opgesteld.

Het ingehuurd stoomschip *Volharding* werd voorzien van eene geschutopstelling en onderging eene wijziging der betimmering.

Diensten.

Eene lokaliteit op 's Rijkswerf werd ingericht tot *hulphospitaal*.

Ten behoeve van de installatie van werktuigen in het *Vliegkamp* aan de Mok werden meerdere werkzaamheden uitgevoerd.

Aanbouw.

Aangevangen werd met den bouw van een *motorcommunicatievaartuig* voor het vliegkamp, een *motorbrandweervaartuig*, tevens sleepboot voor het werfbedrijf, en een *motorsloep* voor den hydrografischen dienst.

De bouw van drie motorsloepen van 30 voet voor den voorraad werd voortgezet. *Drie motorvletten* en 10 *jollen* en *vletten* werden opgeleverd.

Verschillende werkzaamheden.

Omvangrijke herstellingen werden verricht aan het *Visscherij-inspectievaartuig II* en het *recherchevaartuig II*.

Ten behoeve van *forten* en *batierijen* ten dienste van het *Departement van Koloniën* werden herstellingen uitgevoerd en artikelen vervaardigd.

Gedurende 1916 werden gedokt:

a. in de beide gegraven dokken

128 schepen met totaal 531 dokdagen;

b. in het drijvend dok:

132 schepen en vaartuigen met totaal 306 dokdagen.

Artillerie-werkzaamheden.

Geschutmakerij. Deze ging 1 Augustus van het Marine-Etablissement te Amsterdam over naar 's Rijkswerf te Willemsoord. De maand Augustus was grootendeels noodig voor het

bedrijfsklaar maken der werkplaats, doch vanaf 1 September konden de werkzaamheden geregeld worden voortgezet. Deze bestonden uit:

Het herstellen van draagbare wapenen en ledergoed en het aanmaken van nieuw ledergoed.

Het aanmaken van st. steunen t/gr. schietinrichting.

Het aanmaken en aanbrengen van veiligheidsinrichtingen tegen nabranders, bij vier kanons van 15 cM. No. 5, a/b Hr. Ms. *Heemskerck*, ontworpen door den baas-geschutmaker VAN BERGEN v. D. GRIJP;

het ontwerpen en vervaardigen van een resultaatvinder en een hoekbreedte-instrument, volgens de denkbeelden van den toenmaligen luitenant ter zee der 1e klasse A. v. D. SLUIS;

het aanmaken van eene inrichting tot het bezigen van kijkerrichtmiddelen bij kanons op schuitaffuit volgens de denkbeelden van den commandant van Hr. Ms. *Beltona*.

De uitvoering van deze laatste drie ontwerpen was bij het einde van het verslagjaar nog niet gereed.

Voorts werden vele kleine herstellingen aan het artilleriematerieel op de vloot en op de kustforten uitgevoerd.

Doorgegaan werd met het aanmaken van de nieuwe knieafvuurinrichtingen voor de kanons van 7.5 cM. No. 4 der torpedobooten.

Voor mitrailleurs No. 1 en 2 werden dubbele kolven, vluchthoekaanwijzers, sjoer-inrichtingen en bõrgschroeven ter opsluiting van den munitietrommel aangemaakt.

De aanwezige valtoestellen tot reddinglicht werden volgens het nieuwe model gewijzigd.

Ernstvuurwerkerij. Het nazien en onderhouden van de munitie der buiten dienst zijnde schepen, zoomede van de reserve-munitie en die van Hr. Ms. *Heemskerck* en *Hertog Hendrik*.

Het periodiek onderzoek van het buskruit uit den magazijnsvoorraad en het nemen van monsters voor het periodiek

onderzoek naar de stabiliteit van het buskruit der munitieën van de te Willemsoord gestationneerde schepen.

Het aanmaken van munitie voor schietoefeningen, proefnemingen en ballistische keuringen, zoowel voor Marine als voor Koloniën en landmacht.

Het maandelijksch onderzoek der geweigerde patronen en slagdoppen.

Het reinigen en herstellen der verschoten hulzen.

De proefnemingen met de patronen tot seinpistolen voerden ten slotte tot een gunstig resultaat, waardoor tot den aanmaak kon worden besloten.

De proeven met de granaten van 3.7 cM. a.l. werden voortgezet.

De proeven met de vuurpijlen tot knalsignaal werden voortgezet.

Artilleriewerkplaats. Het onderhoud van het geschut en de affutage van de uit dienst zijnde schepen en van den magazijnsvoorraad.

Het weder gereedmaken van geschut, affutage en munitieliften van Hr. Ms. *Heemskerck* voor de indienststelling.

Het afgeven en later weder plaatsen der kanons van 7.5 cM. No. 3 a/b Hr. Ms. *Heemskerck*.

Het afgeven der kanons van 7.5 cM. No. 3 van Hr. Ms. *Hertog Hendrik*.

Het in orde brengen der kanons van 24 cM. met affutage, de hydraulische en electrische munitieliften van genoemden bodem.

Het periodiek lichten der kanons van 7.5 cM. No. 4 a/b der in dienst zijnde torpedobooten.

's RIJKSWERF TE HELLEVOETSLUIS.

De noodige herstellingen werden verricht aan de in dienst zijnde Marine- en ingehuurde schepen en vaartuigen.

Hr. Ms. *Hydra* werd ingericht voor de berging van meerdere

mijnen en meer munitie. Hr. Ms. *Zeemeeuw* werd tot mijnen-legger verbouwd. Op de in dienst zijnde pantserbooten werd op verschillende plaatsen beschieting aangebracht.

De vertimmering van stoomloodsvaartuig No. 4 tot mijnen-legger *Hellevoetsluis* kwam gereed.

Van Hr. Ms. *Thor* en *Freijer* werd het oude geschut verwijderd en de laatste daarna geheel vertimmerd.

Hr. Ms. *Buffel* werd gedokt en de wijzigingen, in verband met de uitdienststelling van Hr. Ms. *Van Galen*, beëindigd.

Alle defensieschepen en vaartuigen werden in nevelkleur geschilderd.

Een munitielichter werd ingericht voor het vervoer van mijnen.

Verschillende geschutopstellingen werden gemaakt.

Een terrein werd ingericht voor oefening in het schieten op luchtvaartuigen.

Verschillende lichte vaartuigen werden voor den voorraad gebouwd.

De torpedobooten *G I* en *Empong* ondergingen belangrijke ketelreparaties, de *Pangrango* en de *G 12* belangrijke reparaties aan het voorschip.

Verschillende ingehuurde vaartuigen werden door andere vervangen, welke laatste bewapend werden.

Een aanvang werd gemaakt met het gereedmaken van het oude gymnastieklokaal en een terrein op 's Rijkswerf voor oefeningen in gymnastiek en sport.

De stoomloodsvaartuigen No. 5, 9 en 10 en het lichtschip No. 5 ondergingen periodieke onderhoudsvoorzieningen.

Het stoomloodsvaartuig No. 10 werd van een nieuwen voorsteven voorzien.

Van de stoomloodsvaartuigen No. 5, 9, 10 en 13 werd een gedeelte van het dwarskolenruim tot ballastruim ingericht.

Verschillende onderhoudsvoorzieningen werden verricht aan boeien van de Rijksbetonning.

Werkzaamheden voor andere Departementen. Eenige herstellingen werden uitgevoerd aan vaartuigen en inrichtingen van de Departementen van Landbouw, Handel en Nijverheid, van Oorlog en van Financiën.

Werkzaamheden voor Particulieren. Assistentie van geringen omvang werd tegen verrekening der kosten verleend aan verschillende particulieren.

In 1916 werden gedokt 102 schepen en vaartuigen met 531 dokdagen.

A r t i l l e r i e - w e r k z a a m h e d e n .

Geschutmakerswerkplaats. Het herstellen van draagbare wapenen, het pasmaken van stalen steunen tot geweerschiet-inrichting en van artilleriemateriaal op de vloot en op diverse batterijen.

Het herstellen van de slagdoppen, exc. No. 1 en 2.

Ernstvuurwerkerij. Het aanmaken van de benodigde munitieën voor de schietoefeningen.

Het aanmaken van scherpe revolverpatronen O. M. (ook voor het Marine-etablisement te Amsterdam).

Het onderhouden der munitieën van den magazijnsvoorraad en der torpedobooten.

Het vergrooten der lading van de patronen, scherpe van 5 cM. geweren stalen der torpedobooten van den magazijnsvoorraad.

Het reinigen en herstellen van verschoten hulzen.

De voorbereidende werkzaamheden voor den aanmaak van scherpe patronen van 10,5 cM. spring (granaten vullen, zakken naaien, bundels buskruit samenstellen).

Het periodiek onderzoek van het buskruit van den magazijnsvoorraad en het nemen van monsters voor het periodiek onderzoek naar de stabiliteit van het buskruit der munitieën van de schepen en diverse batterijen en posities in Zeeland.

Het onderzoek van geweigerde patronen.

Het verschepen van oorlogs- en exercitiemunitieën voor schepen, batterijen en posities in Zeeland.

Artilleriewerkplaats. Het onderhoud van geschut, affutage, wapens, ledergoed en verdere artillerie-inventarisgoederen van schepen en magazijnsvoorraad.

Overzicht der verrichtingen bij het Marine-Etablissement te Amsterdam, gedurende het jaar 1916.

De geschutmakerij, die, in afwachting der verplaatsing naar 's Rijkswerf te Willemsoord, voorloopig nog gevestigd bleef in de lokalen, gelegen op het te ontruimen gedeelte van de werf, werd in Juli/Augustus derwaarts overgebracht.

Verschillende verbouwingen, als gevolg van de opheffing van 's Rijkswerf als inrichting van aanbouw en herstelling, o.a. van bureaux en localiteiten, werden beëindigd en daarin electrische verlichting, centrale verwarming en telefoonverbinding aangebracht.

Een voor werkplaatsen en magazijnen bestemd gebouw werd opgericht, benevens een gebouwtje tot het onderbrengen der Bucton rek- en trekbank tot beproefing van materialen.

Een tweetal gebouwtjes, die voorheen gediend hadden voor de werf-school en het houden van exercitiën met toren-geschut, werden ingericht voor electrotechnisch laboratorium en werkplaats.

In het groot-magazijn werden een electrische lift voor personen en goederen en drie electrische lieren aangebracht.

In verband met den aanbouw van het gouvernements-stoomschip *Gemma* bij de werf „Gusto” te Schiedam,

den stalen schoener voor het 3de district bij de werf „Vooruit” te Enkhuizen,

het motorbetonningsvaartuig voor het 2de district bij de werf „Conrad” te Haarlem, en

de Z-booten 1—4 bij de „Nederlandsche Scheepsbouw-

Maatschappij" te Amsterdam, werden de voor deze vaartuigen bestemde inventarisgoederen verzameld.

Verschillende werkzaamheden ten behoeve van het artillerie- en torpedomateriaal van Hr. Ms. Zeemacht werden verricht, zoomede die voor de aanschaffing en uitzending van goederen en materialen ten dienste van de koloniën.

In verband met de mobilisatie werd ook dit jaar aan de verschillende aanvragen tot ontvangst en verzending van behoeften, gedaan door de landmacht, de militaire kustwacht, de positie te IJmuiden en de Noord-Hollandsche waterlinie voldaan.

Als gevolg van de overbrenging van de geschutmakerij van Amsterdam naar Willemsoord, werden naar 's Rijkswerf aldaar 1 beambte en 14 werklieden overgeplaatst.

Verslag omtrent het onderricht, gegeven aan de Burgeravondschool te Helder aan leerlingen van 's Rijkswerf te Willemsoord, gedurende den cursus 1916/1917.

Bij den aanvang van den cursus 1916/1917 van de Burgeravondschool waren 65 leerlingen van 's Rijkswerf ingeschreven, over de verschillende klassen verdeeld als volgt: eerste klasse 26, tweede klasse 19, derde klasse 6 en vierde klasse 14.

Tusschentijds vertrokken 8 leerlingen: eerste klasse 3, tweede klasse 4 en vierde klasse 1.

Bij de overgangs- en eindexamens waren aanwezig en namen aan de examens deel 57 leerlingen en wel: 23 uit de eerste, 15 uit de tweede, 6 uit de derde en 13 uit de vierde klasse.

Hiervan slaagden: 18 uit de eerste, 7 uit de tweede, 3 uit de derde en 10 uit de vierde klasse.

Bij het einde van den cursus bleven alzoo over 47 leerlingen, als volgt verdeeld: eerste klasse 5, tweede klasse 26, derde klasse 10 en vierde klasse 6.

Verslag omtrent het onderwijs, gedurende de maanden
October 1916 tot April 1917, gegeven aan leerlingen
van 's Rijkswerf te Hellevoetsluis.

De cursus van het onderwijs aan de leerlingen van 's Rijkswerf te Hellevoetsluis, ving aan op 2 October 1916 en eindigde op 16 Mei 1917, met dien verstande, dat in verband met de schaarschte aan brandstoffen gedurende de maand Maart 1917 geen lessen werden gegeven en deze van 15 April tot 16 Mei d.a.v. werden voortgezet.

Het onderwijs omvatte: Nederlandsche taal, rekenen, meetkundig rekenen, natuurkunde.

De leerlingen werden, evenals gedurende den voorlaatsen cursus, naar bekwaamheid gesplitst in twee afdeelingen van 16 en 10 leerlingen, waaraan per week 6 uren les werd gegeven, verdeeld als volgt: Nederlandsche taal 2 uur, rekenen 2 uur, meetkundig rekenen 1 uur, natuurkunde 1 uur.

De lessen werden gegeven op Maandag, Woensdag en Vrijdag, des avonds van 6 $\frac{1}{4}$ tot 8 $\frac{1}{4}$ uur.

Door de gemeente werden tegen eene vergoeding van f 100.— per jaar twee lokalen beschikbaar gesteld met inbegrip van verwarming, licht en het gebruik van instrumenten ten dienste van het onderwijs.

Het onderwijs werd gegeven door twee onderwijzers van de openbare lagere school te Hellevoetsluis.

Verslag over den Teekencursus (1916/1917) aan 's Rijkswerf
te Hellevoetsluis.

De cursus in rechtlijnig teekenen werd des Dinsdags- en Donderdagsavonds van 7 tot 9 uur gegeven, onder leiding van een teekenaar van 's Rijks-werf, vanaf den 3en October 1916 tot den 29en Maart 1917.

Aan den cursus werd deelgenomen door 22 leerlingen, verdeeld in verschillende groepen.

De jongste groep hield zich bezig met het maken van

meetkundige constructies en eenvoudige teekeningen, terwijl de overige groepen voortgingen zich te bekwamen in het maken van meer ingewikkelde teekeningen en vaktekenen.

Behoudens verzuim door ziekte of overwerk, werden de lessen geregeld gevolgd en werd met ijver gewerkt.

Jaarverslag Scheikundig Laboratorium.

In het tijdvak van 1 October 1916—1 October 1917 werden 2649 monsters onderzocht, waarvan de keuring de volgende resultaten gaf:

Benaming.	Gekeurd.	Afgek.	d.i. in %	Benaming.	Gekeurd.	Afgek.	d.i. in %
Metalen en metaallegeeringen.	144	24	16.7	Diverse verfstoffen, zuren, zouten, enz.	389	18	4.6
Boter.	135	—	—	Asbest-artikelen	10	3	30.0
Zout.	9	—	—	Papier.	11	1	9.1
Suiker.	5	—	—	Leder.	32	—	—
Stroop.	12	—	—	Kleedingstoffen.	285	24	8.4
Kaas.	176	1	0.6	Kardoeszijde en -saai.	15	—	—
Geconserveerde spijzen.	59	1	1.7	Onderscheidingsteekenen	12	—	—
Meel.	9	—	—	Zeildoek.	154	—	—
Gort.	13	—	—	Touw.	10	—	—
Capucijners.	1	—	—	Caoutchouc.	35	—	—
Thee.	5	—	—	Petroleum.	60	—	—
Gedistill. en drinkwater.	9	1	11.1	Brandstofolie	10	—	—
Azinessence.	4	2	50.0	Glycerine.	3	—	—
Limoensap.	5	—	—	Gemethyleerde spiritus en alcohol.	7	—	—
Gemalen peper.	9	—	—	Benzine.	10	—	—
Victualien van binnengemen schepen.	2	—	—	Caustieke soda.	1	—	—
Vaatwerk.	45	2	4.4	Phosphorcalcium.	1	—	—
Zeep.	103	3	2.9	Calciumcarbide.	2	1	50.0
Minerale machine-olie.	53	5	9.4	Steenkolen en briketten.	20	—	—
Plantaardige en dierlijke oliën.	47	5	10.6	Thermometers.	54	7	12.9
Gemengde olie.	3	—	—	Glazen buisjes van Thomson's loodingtoestel.	1	—	—
Vaseline.	3	—	—	Veiligheidslantaarns.	81	6	7.4
Paraffine.	2	—	—	Vuursteentjes.	2	—	—
Buskruit en explosieve stoffen.	548	—	—	Koperasch.	4	—	—
Loodwit.	4	1	25.0	Lucht uit onderzeeboot.	3	—	—
Zinkwit.	17	4	23.5	Afval ijzergieterij.	2	—	—
Zinkgrijs.	1	1	100	IJzeroer.	1	—	—
Loodmenie.	10	1	10.0				
Rozenobelgoud.	1	—	—	Totaal . . .	2649	112	4.2

De metalen en metaallegeeringen waren de volgende:

Benaming.	Gekeurd.	Afgek.	d.i. in %	Benaming.	Gekeurd.	Afgek.	d.i. in %
Bronssorten.	19	2	10.5	Mangaanbrons.	9	—	—
Phosphorbrons.	4	2	50.0	Goud op knopen.	12	6	50.0
Geelkoper.	19	7	36.8	Zilver op knopen.	1	—	—
Muntz' metaal.	9	1	11.1	Zink.	5	—	—
Deltametaal.	8	1	12.5	Nikkelstaal.	8	1	12.5
Argentaan.	3	—	—	Lood.	6	—	—
Tafelzilver.	5	2	40.0	Aluminium.	2	1	50.0
Zilverdraad.	1	1	100	Aluminiumbrons.	2	—	—
Roodkoper.	7	—	—	Nikkeline.	1	—	—
Tin.	1	—	—	Ijzer.	7	—	—
Phosphortin.	1	—	—				
Kwikzilver.	4	—	—	Totaal. . .	144	24	16.7
Witmetaal.	10	—	—				

De verrichte onderzoeken geven tot de volgende opmerkingen aanleiding:

Onder de bronssoorten kwamen er weer voor, waarvan de kopergehalten te hoog en de tinglehalten te laag waren.

Een phosphorbrons was te laag van kopergehalte en te hoog van tinglehalte, terwijl een ander te sterk verontreinigd was door lood, nam. 1.8 pct. van dit metaal bevatte. Een metaal van een luchtspomp bestond uit 81.2 pct. koper, 18.3 pct. tin, 0.2 pct. nikkel, 0.1 pct. lood en een spoor ijzer.

Van de monsters geelkoper moesten er zes worden afgekeurd, omdat het kopergehalte slechts 59.4—66.4 pct. bedroeg in plaats van 68—71 pct., en een schoepmateriaal voor turbines, omdat het te sterk verontreinigd was door lood en ijzer.

Een Muntz' metaal bestond uit 59.7 pct. koper, 2.0 pct. lood, een spoor ijzer en de rest zin, was te sterk verontreinigd door lood.

Een Deltametaal bevatte slechts 56.6 pct. koper in plaats van 60 pct.

Twee monsters tafelzilver werden afgekeurd, omdat zij

slechts 1.8 en 3.6 pct. zilver bevatten in plaats van minstens 5 pct.

Een monster zilverdraad, waarvoor de eisch gesteld was, dat het minstens 80 pct. zilver moest bevatten, bestond uit 50.3 pct. zilver en 49.4 pct. koper.

Een antifrictie-metaal bezat de geheel afwijkende samenstelling van 36.3 pct. tin, 14.3 pct. antimoon, 47.4 pct. lood en 1.8 pct. koper; een ander bestond uit 79.0 tin, 10.1 pct. antimoon, 0.5 pct. lood en 10.4 pct. koper en onderscheidde zich van een Babbitt's metaal door laag tin- en hoog kopergehalte.

Drie mangaanbronzen, welke gewoonlijk slechts sporen mangaan bevatten, vertoonden een gehalte van 4.7—5 pct. mangaan.

Zes vergulden knopen werden afgekeurd, omdat zij òf niet òf slechts spoorwijze verguld waren.

Een monster zoogenaamd nikkelstaal bevatte in het geheel geen nikkel. Door het herhaaldelijk verhitten van nikkelstaal verandert het nikkelgehalte niet noemenswaard; in een nikkelstaal, dat te voren 35.3 pct. nikkel bevatte, werd na 15-malige verhitting 35.0 pct. nikkel gevonden.

Een monster aluminium was te laag van gehalte, bevatte slechts 98.3 pct. aluminium in plaats van minstens 99 pct. en was te sterk verontreinigd door koper.

Slechts één monster kaas was te laag van vetgehalte, bevatte slechts 27.5 pct. vet in de droge stof in plaats van 40 pct. Alle overige voldeden aan den gestelden eisch en dikwijls in zeer ruime mate.

Onder de geconserveerde spijzen kwam één blik met mosterd voor, waarvan het blik niet aan de gestelde eischen voldeed. De gecondenseerde melk van Hollandia gaf, met 2 deelen water verdund, eene melk, die ongeveer de samenstelling van gewone melk bezat en was zonder suiker goed geconserveerd.

Een monster gedistilleerd water werd afgekeurd wegens het bevatten van een spoor lood.

Twee monsters azijnseence bevatten slechts 807 en 810 gram azijnzuur per Liter in plaats van 820—830 gram.

Van het vaatwerk was het vertinsel van twee kombuis-ketels loodhoudend.

Drie monsters witte zeep werden afgekeurd wegens te laag vetzuur- en te hoog vochtgehalte. Een zeepoeder, merk „de Hamer”, bezat een vetzuurgehalte van 42.5 pct. en bevatte verder 24.6 pct. soda. Twee zeepsurrogaten werden aangeboden, die uit bijna waardelooze producten bestonden: de vlugzeep „Iebe” bevatte slechts 2.3 pct. zeep, de chemische zeep „Blankie” slechts 4.0 pct. en verder bestonden zij uit zand en krijt.

Het verkrijgen van de gewenschte minerale machine-oliën gaat met steeds grotere moeilijkheden gepaard en moest dikwijls genoegen genomen worden met oliën, die niet geheel aan de bij de Marine gestelde eischen voldeden, wanneer de afwijkingen van dien aard waren, dat de oliën nog bruikbaar konden geacht worden. De vijf afgekeurde monsters bezaten te laag ontvlammingspunt en te geringe viscositeit. Eene smeerolie voor ijsmachines bestond uit eene zuivere minerale olie, rood gekleurd, met een soortelijk gewicht van 0.898, eene viscositeit van 12^o.2 E bij 20^o C., een ontvlammingspunt van 184^o C. en een stolpunt beneden -20^o C. Nog eenige andere merken minerale machine-olie hadden de volgende eigenschappen:

Merk	Soortelijk gewicht	Viscositeit bij 20 ^o C.	Ontvlammingspunt
Special red Engine oil	0.945	79 ^o .3 E.	184 ^o C.
Turbine de Laval-olie	0.900	10 ^o .3 E.	182 ^o C.
Orion Valvoline. . .	0.904	68 ^o .6 E.	180 ^o C.

Twee monsters gele was waren vervalscht met ± 10 % paraffine of ceresine, twee monsters gesulfoneerde ricinus-

olie bevatten nog 15.7 en 12.4 pct. vrij zuur, berekend als oliezuur, en waren voor het gebruik ongeschikt, één monster gekookte lijnolie was niet sneldrogend genoeg.

Onder de monsters buskruit en explosieve stoffen kwamen er verscheidene van vreemden oorsprong voor, welke op hunne samenstelling en stabiliteit onderzocht werden. Eene lichtsas van Magnesiumfakkels bestond uit 38.7 pct. Baryumsalpeter, 30.3 pct. kaliumsalpeter, 26.2 pct. aluminium en 4.6 pct. zwavel.

Een monster loodwit, in olie gemalen, bevatte slechts 8.9 pct. in plaats van 11 pct. lijnolie.

Twee monsters zinkwit No. 1 werden afgekeurd, omdat zij niet uit zuiver zinkoxyde bestonden, twee monsters zinkwit No. 2, omdat zij, behalve iets loodoxyde, hetgeen is toegestaan, 2.9 en 4.0 pct. andere onzuiverheid bevatten.

Een monster zinkgrijs bevatte slechts 73.8 pct. in plaats van 80 pct. metallisch zink.

Een monster loodmenie werd afgekeurd, omdat het 6.4 pct. onzuiverheid bevatte.

Drie monsters gietcokes bezaten een vochtgehalte van 18.9, 12.4 en 16.1 pct. in plaats van hoogstens 3 pct. Een monster zwavel bestond uit bloem van zwavel en was niet zuurvrij. Drie monsters carbolineum bezaten een te laag ontvlammingspunt. Een monster „World Black” om ledergoed zwart te maken bevatte toluidine en moest als schadelijk voor de gezondheid worden afgekeurd. Drie monsters potlood waren te hoog van aschgehalte. Een monster potasch was te laag van gehalte en verontreinigd door chloorkalium. Een monster licht chromaatgroen was vervalscht met 67.1 pct. zwaarspaath, en een donker chromaatgroen kwam in kleur niet met het standmonster overeen. Een monster zoutzuur was te laag van gehalte en werd dienovereenkomstig op de prijs gekort. Een monster benzol was onzuiver en niet kleurloos. Een monster ijzermenie bevatte slechts 47.3 pct.

in plaats van 80 pct. ijzeroxyde. Een monster terpentijn was geene gewone, maar minerale terpentijn. Eene isolatiestof bestond uit 55.9 pct. pijpaaarde en verder gewone hars. Onder verschillende namen, zooals „Ruskilla”, „Emaline” en „Litium I en II”, werden roestwerende verven aangeboden, die alle bestonden uit oplossingen van asphalt in steenkolenteerolie. Een weefsel was onbrandbaar gemaakt met chloorcalcium, hetgeen daarvoor zeker niet het geschikste middel is, daar het sterk vochtaantrekkend en zeer oplosbaar in water is. Een monster „Starcoline”, zgn. kunstasphalt, bestond uit steenkolenteerpek.

Eene ketelbekleedingsstof bevatte slechts 10.7 pct. in plaats van 15 pct. asbestvezels; twee monsters asbestkoord waren te sterk verontreinigd door katoen.

Een monster perkamentpapier was verontreinigd door glucose.

De monsters chroomleder bevatten 2.8—4.6 pct. chroomoxyde. Onder de kleedingstoffen kwamen negen monsters laken voor, die niet volgens den eisch alleen met indigo en caliatour geverfd waren, zes monsters linnen, die geheel of gedeeltelijk uit katoen bestonden, en negen monsters wol van wollen dekens, wollen sokken en handschoenen, die niet vrij waren van katoen. De blauwe strepen van eene borstrok waren eenmaal geverfd met diazoblaauw, welke verfstof wel zuurecht en waschecht, maar niet geheel chloorrecht is; een monster wol van truinen was geverfd met Indocyanine.

De ervaring van het vorige jaar, dat uit de Amerikaansche petroleum de benzine verder afgedistilleerd wordt dan vroeger, werd weder bevestigd. Het laagste ontvlammingspunt, dat nu gevonden werd, was 35° C., terwijl het vroeger 23° C. bedroeg.

Onder de benzinen kwam een monster „Sumatrine” voor met een soortelijk gewicht van 0.736 en een kookpunt

van 43°—150° C. en een monster „Carburine” met een soortelijk gewicht van 0.750 en een kookpunt van 55°—160° C.

Een monster Calciumcarbide werd afgekeurd, omdat het slechts 243.5 Liter acetyleen per K.G. gaf, in plaats van 275 Liter.

Duitsche steenkolen van de Rijksdistributie bezaten eene verbrandingswarmte van 7940 caloriën bij een vochtgehalte van 1.10 pct. en een aschgehalte van 6.65 pct. Briketten uit de mijn „Oranje-Nassau” gaven eenmaal het hooge pekgehalte van 8.78 pct., terwijl dit anders 6—7 pct. bedroeg.

Van de thermometers moesten er zeven wegens verschillende gebreken worden afgekeurd.

Hetzelfde was het geval met zes veiligheidslantaarns.

Een onderzoek werd ingesteld naar het koolzuur- en zuurstofgehalte van de bootsruimte van eene onderzeeboot, nadat zich eenige manschappen gedurende bepaalde tijden in die ruimte opgehouden hadden. Het bleek, dat het koolzuurgehalte hoog was en ongeveer evenredig met den tijd steeg.

Voor het Departement van Financiën werden in den loop van dit jaar nog 19 metaalmonsters en 5 oliemonsters onderzocht en de uitslag van het onderzoek aan de betreffende Inspecteurs der Invoerrechten en Accijnzen gerapporteerd.

Belangrijke werkzaamheden en leveringen door particulieren.

Met betrekking tot de werkzaamheden en leveringen, welke aan particulieren werden opgedragen, zij vermeld, dat onder meer contracten werden afgesloten met:

het Technisch Bureau VAN LEENT, te Rijswijk, voor eene gyroscopische kompas-inrichting;

N.V. Dieselmotoren, te Rotterdam, voor de levering van kleine scheepsmotoren;

L. VOLKER AZN., te Sliedrecht, voor het maken van een bassin voor watervliegtuigen met toegangsgeul en terp aan de Mok op Texel:

de Kon. Maatschappij „de Schelde”, te Vlissingen, voor het uitvoeren van herstellingen aan machines en ketels van Hr. Ms. *Hertog Hendrik*;

de firma H. STARRENBURG en J. BOERDIJK, te Helder, voor den bouw van eene nieuwe machinewerkplaats tegen de bestaande stoomwerkplaats op 's Rijkswerf te Helder;

de firma ALBERTS & KLUFT, te Amsterdam, voor het maken van eene electrische instellatie in het gebouw der Verificatie van 's Rijks zee-instrumenten te Leiden, alsmede voor eene electrische instellatie in de gebouwen van den vliegdiens te Schellingwoude;

de firma CARL ZEISS, te Jena, voor de levering van afstandmeters;

de Oesterreichische Waffenfabrik Gesellschaft, te Weenen, voor de levering van mitrailleurs;

de Hengelose Electrische en Mechanische Apparaten-fabriek, genaamd „Heemaf”, te Hengelo, voor de levering van nachtrichtmiddelen;

de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorweg-materieel, genaamd „Werkspoor”, te Amsterdam, voor de levering van een Dieselmotor voor den vliegdiens op Texel;

R. S. STOKVIS & ZONEN LTD., te Rotterdam, voor de levering van verschillende partijen waterpijpen voor stoomketels;

GEßRS. SULZER, te Winterthur, voor de levering van drie stel Dieselmotoren voor onderzeebooten;

de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw „Fijenoord”, te Rotterdam, voor den bouw van den kruiser *Celebes*;

de N.V. Machinefabriek en Scheepswerf van P. SMIT Jr., te Rotterdam, voor den bouw van een stalen loodsschoener;

P. ROOSENHART, te Heemstede, voor den gedeeltelijken bouw van eene overdekte zwem- en badinrichting te Helder;

DE VRIES ROBBÉ, te Gorinchem, voor de levering van het constructiewerk voor de nieuwe machinewerkplaats te Helder;

de Kon. Maatschappij „de Schelde”, te Vlissingen, voor den bouw van drie onderzeebooten;

A. G. HÜFTE, te Amsterdam, voor het verbouwen van de voormalige school tot opleiding van militaire monteurs, aldaar, tot gebouwen voor den geneeskundigen dienst;

The Electric Storage Battery Co., te Philadelphia, voor de levering van accumulatoren-batterijen voor onderzeebooten;

J. C. KOOYMAN, te Vlieland, voor het maken van eene oeververdediging en voor het gereedmaken van een landings-terrein voor landvliegtuigen bij het vliegterrein op Texel;

de firma MIJNSSEN & Co., te Amsterdam, voor de aansluiting van de electrische instellatie voor de Marinekazerne aldaar.

Stoomwezen.

Stoomketels. Van Hr. Ms. *Hertog Hendrik* werden de waterpijpen en fieldpijpen, rook- en brandwerk met lucht-leidingen vernieuwd.

Machines. De hoofd- en hulpwerktuigen van Hr. Ms. *Hertog Hendrik* ondergingen belangrijke herstellingen, welke gedeeltelijk door 's Rijkswerf en gedeeltelijk door de Kon. Maatschappij „De Schelde” werden uitgevoerd.

De machines en ketels van Hr. Ms. torpedoboot *G 1*, welke tengevolge van de stranding in begin Januari aanmerkelijke averij hadden bekomen, werden door de Kon. Maatschappij „De Schelde” weder in orde gebracht.

Motoren. Van Hr. Ms. *Friso* werden de krukassen der hoofdmotoren vernieuwd en verschillende wijzigingen aan hoofd- en hulpmotoren aangebracht door de fabriek „Werkspoor”, met het doel de bedrijfszekerheid daarvan te verhoogen. Na eene voorloopige beproeving werd het schip in October weder in dienst gesteld.

Van Hr. Ms. *Gruno* bleek 23 Maart de krukas van B.B.'s hoofdmotor gescheurd te zijn. Bij nader onderzoek bleek ook de as van den anderen motor oppervlak-scheurtjes te vertoonen. Nieuwe assen zijn besteld. Het schip werd in verband met het bovenstaande 5 Juni 1917 uit dienst gesteld.

De „Reform”-motor voor aandrijving van den hulpcompressor a/b *Gruno* werd vervangen door een „Kromhout”-motor van 8 P.K., ingericht om, naar verkiezing, dien compressor of een dynamo te drijven, en eene electrisch aangedreven koelpomp.

De hulpdynamo-motor (van Rennes) aan boord Hr. Ms. *Cornelis Drebbel*, welke als zoodanig niet voldeed, werd vervangen door een „Polar”-motor van gelijk vermogen.

Briketten. Evenals het vorige jaar werden als brandstof

veelvuldig briketten gebezigd. De verscheidenheid daarvan was groot. De laatste Belgische merken voldeden even goed als de E. T. Andere merken voldeden slecht. De later geleverde O. N.-briketten stonden in kwaliteit ten achter bij die, welke in 1915 geleverd werden.

Gereedschappen. De op meer uitgebreide schaal voortgezette proefneming met „Strigilia-pijpschrappers” leidde tot algemeene invoering van dit gereedschap.

Vlambluschinrichting. De voortzetting der beproeving met de vlambluschinrichting „VAN STOCKUM” wordt belemmerd door de diensten, die van de torpedobooten geleverd worden.

Artillerie.

Bij de nieuwe instructie voor de gevechtsschietoefeningen wordt bepaald, dat een groot deel dezer oefeningen voor de kanonnen met een kaliber van 10,5 cM. en grooter moet worden gehouden met eene verminderde groote lading. In verband hiermede zal de exercitielading voor deze kanonnen worden afgeschaft.

Door de Artillerie-Commissie zijn verschillende onderwerpen betreffende de vuurleiding in studie genomen.

De beproeving der nieuwe veiligheidsinrichtingen bij nabranders, waarvan de werking niet berust op traagheid, leidde tot een gunstig resultaat, zoodat deze inrichtingen reeds bij een aantal kanonnen zijn aangebracht.

Munitie van 3,7 cM., bestemd voor het gebruik tegen luchtvaartuigen, werd ingevoerd.

Gevulde granaatkartetsen voor het snelvurend geschut van 7,5 cM. ter beschieting van troepen aan den wal werden ingevoerd.

Kijkerrichtmiddelen voor de kanonnen op schuifaffuit volgens het ontwerp van den kapitein-luitenant ter zee F. K. WEBER zijn in beproeving.

De reddinglichten II werden afgeschaft.

Teneinde in het gebrek aan patronen tot geweer voor kamerschietoefening te voorzien zijn tijdelijk bij de Marine Marga-patronen ingevoerd.

Madsen-mitrailleurs (mitrailleurs no. 3) zijn ingevoerd.

Onderzeebooten en vliegtuigen worden bewapend met mitrailleurs.

Valschijven en ringschijven met electrische aanwijzing, waardoor het mogelijk zal zijn den tijd voor de geweerschietoefeningen bestemd vruchtbaarder te besteden, zijn in beproeving.

Aan boord van Hr. Ms. *Hertog Hendrik* zullen projectielen van 24 cM. met slankeren kopvorm worden verstrekt.

De volgende contracten werden gesloten:

met de Gezamenlijke Buskruidmakers van Noord-Holland, Utrecht en Zeeland voor de levering en de omwerking van buskruit;

met de firma CARL ZEISS, te Jena, voor de levering van afstandmeters van 1,37 M.;

met de Dansk Rekylriffel Syndikat, Kopenhagen, voor de levering van mitrailleurs;

met den gepensionneerden kapitein der infanterie O. I. L. C. M. A. QUACK, te Amsterdam, voor de levering van valschijven en ringschijven.

Verschillende leveringen van artillerie-materieel hadden plaats door het Staatsbedrijf der Artillerie-Inrichtingen te Zaandam.

Ten behoeve van den Indischen dienst werd in het tijdvak October 1916—1917 gecontracteerd met de Gezamenlijke Buskruidmakers van Noord-Holland, Utrecht en Zeeland voor de levering van buskruit.

PROEVEN OP HET GEBIED DER ARTILLERIE AAN BOORD Hr. Ms. „BELLONA”.

Behalve verscheidene keuringen van nieuw of omgewerkt buskruit en ladingbepalingen ook voor de snelheden, die ongeveer 10 % kleiner zijn dan de normale voor gevechtsschietoefeningen, hadden de navolgende beproevingen plaats:

1e. de proef met wapenolie, later ingevoerd onder den naam „wischolie”, voor inwendig onderhoud van geschut. Deze proef werd met goeden uitslag beëindigd;

2e. zuurvrij genitreerd katoen voor patroonzakken in plaats van genitreerd saai. Het geprepareerde katoen voldeed goed;

3e. kijkerrichtmiddelen voor de kanons op schuifaffuiten, welke proef nog niet beëindigd is;

4e. toestellen tot gasdrukmeting in patronen van grooter kaliber dan 3,7 cM. en in hulzen gd. aangemaakt in de geschutmakerij op 's Rijks-werf. De toestellen voldeden evengoed als de vroeger door de firma KRUPP geleverden.

Het artillerie-materieel gaf geene aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

Torpedodienst.

I. *Personeel.*

Cursussen voor opleiding van officieren, onderofficieren en manschappen werden te Willemsoord en Hellevoetsluis zooveel mogelijk gehouden.

De opleiding van schepelingen tot matroos-torpedomaker, in het centraal-torpedo-atelier te Amsterdam, werd geregeld voortgezet.

II. *Materieel en Oefeningen.*

De vaar- en lanceeroefeningen werden voortgezet. Zij werden benut tot het beproeven van een nieuw concept-manoeuvereerboek voor torpedobooten en -jagers.

Duik oefeningen hadden te Willemsoord geregeld plaats, zoowel met de timmermans-leerlingen van Hr. Ms. *Van Speijk*, als met de in opleiding zijnde kwartiermeesters. Ook bestond er gelegenheid voor het houden van herhalings-oefeningen.

Hr. Ms. *Mercur* deed doorlopend dienst als luchtstation ter reede Nieuwediep.

Hr. Ms. *Heimdall* was in het Zuiderfrontier voor dit doel aangewezen en deed ook meermalen dienst voor het houden van schietoefeningen.

De werkzaamheden der Commissie tot het regelen der torpedo's bestond in hoofdzaak uit:

inschieten van torpedo's, bestemd voor torpedobooten en onderzeebooten;

het doen van contrôle-schoten.

III. *Proeven.*

De volgende proeven hadden plaats of werden voortgezet:
Proeven met kapok zwemvest DE VOS.

„ „ pijpschrapers systeem STRIGILIA.

Proeven met bedrukte seinvlaggen.

- " " briketten uit de staatsmijnen te Heerlen.
- " " gewijzigde stoomverwarming.
- " " gewijzigde ankerspillen.
- " " nieuw model plaatspasser.
- " " de vlambuschinrichting VAN STOCKUM.
- " " veiligheids-inrichtingen bij de kanons van 5 cM.

Op de inschietplaats voor torpedo's (Zijkanaal F), hadden geen lanceerwerkzaamheden plaats.

Het beheer over die inrichting bleef opgedragen aan den chef van het centraal-torpedo-atelier te Amsterdam.

IV. *Verschillende bijzonderheden.*

Door officieren en verder personeel van den Torpedodienst werden vele verspermijnen van vreemde herkomst onschadelijk gemaakt.

Buitengaats werden ook een aantal drijvende mijnen tot zinken gebracht.

Eenige keeren werden schipbreukelingen opgepikt, van op mijnen geloopt of getorpedeerde schepen.

Dienst der Onderzeebooten.

I. *Personeel.*

Behalve het voor den dienst aan boord der onderzeebooten benoodigde personeel, werden reserve-bemanningen geoefend en daarbij rekening gehouden met de uitbreiding van de onderzee-vloot.

Het personeel der te Willemsoord gestationneerde booten, was, voor zoover mogelijk, gehuisvest op Hr. Ms. *Koningin Emma*.

Het te IJmuiden en Vlissingen benoodigde personeel was ondergebracht op Hr. Ms. *Vali*, stalen loodsboot No. 8 en Hr. Ms. *Cornelis Drebbel*.

II. *Materieel en Oefeningen.*

Gedurende het geheele jaar werden de oefeningen voortgezet, in verband met de diensten der mobilisatie.

Het bergings-vaartuig werd te Willemsoord beschikbaar gehouden, voor mogelijke ongevallen, en het personeel geregeld geoefend.

**Verslag omtrent het beheer der Uitspannings-
lectuur bij de Koninklijke Marine over het tijd-
vak van 1 September 1916—1 September 1917.**

Gelijk in het vorige verslagjaar, werd te Willemsoord druk gebruik gemaakt van de vergunning om boeken mee naar huis te nemen.

Enkele manschappen waren nalatig in het terugbrengen der geleende werken, maar wegraken kwam slechts zelden voor.

In Hellevoetsluis werden in de Directie-kamer der Marine-cantine, dienstdoende leeszaal, twee boekenkisten gedeponeerd. Het gebruik, dat van de aanwezige boeken werd gemaakt, was evenwel zeer gering. Ook voor het mee naar huis nemen van boeken waren aldaar weinig liefhebbers.

Het verwisselen der boekenkisten aan boord der schepen had geregeld plaats.

In het geheel werden 115 kisten geruild, terwijl er thans 65 kisten in omloop zijn.

Aan de marine-cantine, de kazerne en het hospitaal te Willemsoord, de cantine en het hospitaal te Hellevoetsluis, de mariniers-kazerne en het lokaal voor zeemiliciens te Amsterdam, de mariniers-kazerne te Rotterdam en de schepen in Indië werden de volgende tijdschriften en couranten verstrekt: „De Prins”, „Morks Magazijn”, „De Wereldkroniek”, „Het Tijdschrift voor het Nederlandsche Zeewezen”, „Het Leven”, „Panorama”, „De Heldersche Courant”, „Het Nieuws van den Dag”, „Het Rotterdamsch Nieuwsblad” en „Het Orgaan van den Volksbond”.

Voeding, kleeding en verpleging.

De bepalingen, in het leven geroepen als gevolg van de mobilisatie der strijdkrachten en wegens de stijging der prijzen van groenten, als bedoeld op bladzijde 126 van het Jaarboek 1915/16, bleven om gelijke redenen ook van kracht gedurende het tijdvak, waarover dit jaarboek loopt.

Het dagelijksche rantsoen brood werd met het oog op den geringen voorraad graan eenigszins verminderd in navolging van de te dien aanzien van regeeringswege voor de burgerbevolking genomen maatregelen.

De uitslag der voortgezette proef met de verstrekking van bevroren Argentijnsch vleesch, waarvan sprake is op bladzijde 398 van het Jaarboek 1913/14, was — vooral wat de smakelijkheid van het vleesch betreft — niet onverdeeld gunstig. Deze reden, alsmede het overwegend bezwaar, dat in abnormale tijdsomstandigheden, zooals thans, op geregelden aanvoer in Nederland niet kan worden gerekend en de hooge vrachtprijzen, gaven aanleiding om voorloopig van invoering van dat vleesch af te zien.

In verband met de voortdurende stijging der prijzen van het verse rund- en varkensvleesch werden, ter gedeeltelijke vervanging dier vleeschsoorten, proeven genomen met de verstrekking van het beduidend goedkoopere schapenvleesch en jong kalfsvleesch. Aangezien de uitslag dier proefnemingen over het algemeen gunstig was, wordt voorloopig, wanneer de prijzen daartoe aanleiding geven, met de verstrekking éénmaal per week van elk dezer vleeschsoorten voortgegaan, en wel het schapenvleesch de ééne week bij groenten en aardappelen tot eene hoeveelheid van 0.4 K.G. per hoofd en de andere week bij ragout tot eene hoeveelheid van 0.35 K.G. per hoofd, terwijl de verstrekking van jong kalfsvleesch plaats heeft bij groenten en aardappelen

tot eene hoeveelheid van 0.35 K.G. per hoofd. De hoeveelheid vet of reuzel bij ragout van schapenvleesch en bij jong kalfsvleesch, welke onvoldoende bleek, werd verhoogd tot respectievelijk 0.025 K.G. en 0.05 K.G. per hoofd en per keer.

Zoolang de aanwezige voorraad zulks toeliet, werden verstrekt van regeeringswege beschikbaar gestelde gezouten varkenscarbonaden en wel bij snert, ter vervanging van gerookt spek, tot eene hoeveelheid van 0.2 K.G. per hoofd en per keer.

Na gehouden proefnemingen werd bepaald, dat voortaan bij het bakken van brood aan boord uitsluitend zal worden gebruik gemaakt van ongebuild meel zonder bijvoeging van bloem, met een aftreksel van hop als gistingmiddel, mede met ongebuild meel bereid.

Het ligt in het voornemen om, nadat de aanwezige voorraden natuurboter zullen zijn verbruikt, deze voor het personeel der zeemacht in Nederland te vervangen door margarine.

Daar blijkt den uitslag eener proef, in Oost-Indië genomen, met een ander soort schoenen van doek dan die, welke tot dusverre verstrekt werden, dat schoeisel goed heeft voldaan, is tot de invoering daarvan overgegaan.

Besloten werd tot afschaffing van de tot dusverre verstrekt wordende dikke wollen sokken en dikke witte en blauwe werkpakjes, omdat, blijkt de gedurende vele jaren te dien aanzien opgedane ondervinding, verstrekking daarvan niet noodig is. Na verbruik van de daarvan aanwezige voorraden zullen uitsluitend dunne sokken en dun werkgoed worden uitgegeven.

In verband met de schaarschte aan laken worden baadjes tijdelijk uitsluitend verstrekt aan in dienst komende, vrijwillig dienende schepelingen, en is de verstrekking van Rijkswegen aan zeemiliciens voorloopig niet toegestaan.

De gestreepte borstrokken met dubbele borst en lange mouwen, half katoen en half wol, zijn vervangen door borstrokken geheel van katoen, die beter te verkrijgen zijn en eene goede warmtehoudende dekking opleveren.

Loodswezen, betonning, bebakening, verlichting, kustwacht- en stormwaarschuwingdienst.

In aansluiting aan hetgeen omtrent deze diensten in het vorige jaar werd vermeld, kan het volgende worden medegedeeld:

Voor zooveel de in het Verslag genoemde loodsvaartuigen aangaat:

a. kwamen gereed de botters en het veertiende stoomloodsvaartuig;

b. wordt de bouw van het vijftiende stoomloodsvaartuig en van den loodsschoener voortgezet.

In aanbouw werd gebracht een loodsschoener, terwijl in voorbereiding is de bouw van een tweede stalen motorboot voor den loodsafhaaldienst te Vlissingen en een motorafhaalvaartuig.

De betonning, bebakening en verlichting van de verschillende vaarwaters werd, waar noodig, aangevuld, gewijzigd en verbeterd.

De bouw van het motorbetonningsvaartuig voor het 2e district wordt voortgezet.

In voorbereiding is de bouw van een motorbetonnings-tevens gastransportvaartuig voor het 3e district.

De bouw van een nieuw betonningsmagazijn te Terschelling is onder handen.

Gereed kwam de bouw van de nieuwe centrale en de nieuwe dienstwoningen van de kustverlichting te IJmuiden, van een uitkijkslokaal ten dienste der kustwacht te Ameland, Eierland en Egmond aan Zee, en van een magazijn voor berging van lichtboeien te Harlingen.

Een aanvang werd gemaakt met den bouw van een nieuw seinhuis en eene nieuwe seinstelling voor de semaphore te Hoek van Holland, en van een nieuw kustlicht te Den Oever (Wieringen).

Te Urk werd eene proefinrichting voor eene mistseininstallatie, werkende met samengeperste lucht, opgesteld.

Ten gevolge van den oorlogstoestand hadden verschillende wijzigingen in de stations der lichtschepen plaats. Op het eind van het verslagjaar lagen vijf lichtschepen uit, te weten: vier in een vaarweg om de Noord van Texel, waarvan het Noordelijkste lichtschip op ruim 150 zeemijl uit de kust, en één lichtschip ongeveer 30 zeemijl benoorden de Noord-Hinderbank.

Bovendien werden in genoemden vaarweg uitgelegd 7 lichtbrulboeien.

**Verslag omtrent de werkzaamheden verricht
aan het Proefstation voor 's Rijkskustverlichting
te Scheveningen, gedurende het tijdvak
1 October 1916—1 October 1917.**

De normaliseering van lichtboeilantaarns ondervond ook in het afgelopen verslagjaar groote moeielijkheden, doordat wegens de steeds grooter wordende belemmering van den invoer de benoodigde onderdeelen niet of slechts voor een klein gedeelte verkrijgbaar waren. Hierin moest door eigen aanmaak voorzien worden, wat veel tijd van het personeel in beslag genomen heeft.

Waar het bij de geringe reserve-voorraden van lichtboeilantaarns wenschelijk is, om de door aanvaring of ijsgang beschadigde lantaarns zoo spoedig mogelijk terug te kunnen zenden en de normalisatie of de herstelling der bij die lantaarns behorende flikkerapparaten betrekkelijk veel tijd vordert, kwam het gewenscht voor, om tegen den winter over een voorraad nieuwe flikkerapparaten te kunnen beschikken. Bij den onzekeren duur van den levertijd door eene buitenlandsche fabriek, werd tot eigen aanmaak van een 12-tal flikkerapparaten overgegaan, waarvan het gietwerk werd opgedragen aan eene hier te lande gevestigde firma.

Teneinde het meerdere werk tengevolge van bovengenoemde omstandigheden te kunnen afdoen, werd van 26 Februari tot 1 October door het personeel van de werkplaats 2 uur daags langer gewerkt dan in normale omstandigheden het geval is.

Hersteld en voor zoover noodig genormaliseerd werden:
33 stuks boeilantaarns.

Verder werden hersteld:

2 stuks onderzeesche klokken met pneumatisch aanslagtoestel,
2 stuks karaktertoestellen voor onderzeesche geluidseinen,

terwijl aan 62 aanvragen voor kleine herstellingen en aanmaak van onderdeelen gevolg werd gegeven.

Nieuw aangemaakt werden:

12 stuks flinkerapparaten,

4 stuks contrôle-ventielen voor het momenteel inschakelen van laagdrukmanometers in Blaugasvulslangen van licht-boeien,

2 inrichtingen voor het direct branden van boeilantaarns op Blaugasflesschen, en

verschillende onderdeelen voor eene nieuwe misthoorn-installatie te Urk.

Buiten het Proefstation werden montagewerkzaamheden verricht aan:

eene nieuwe glasgloeilichtverlichting te Pernis;

de nieuwe misthoorninstallatie te Urk;

eene vereenvoudigde vulinrichting aan boord van het motor-gastransportschip *Vlietstroom* en aan den gasketel van het licht te Rottum.

Beproevingen.

Bij de nieuwe electriche inrichting aan boord van het lightschip No. 6 werden in 1908 de bestaande parabolische reflectors voorzien van speciaal gewonden kooldraad-gloeilampen, die bij 110 Volt een stroomverbruik hadden van 4,2 Amp. De lichtsterkte van de gecombineerde lichtbundels bedroeg hierbij 60.000 Hk. In het jaar 1913 werden deze lampen vervangen door Sirius-metaaldraadlampen, die slechts 2,4 Amp. verbruikten en waarbij de lichtsterkte van de lichtbundels nagenoeg hetzelfde bleef. Hierdoor werd de belasting der motoren aanmerkelijk verminderd, waardoor zij gemakkelijker te behandelen waren en brandstofolie bespaard werd.

Naar aanleiding van genomen proeven met halfwatt lampen, werd in het afgelopen jaar getracht een halfwattlamp te

bekomen, waarvan de draad zoodanig in de lamp was aan-gebracht, dat behalve een lichtsterke bundel tevens de noodige spreiding verkregen werd. De firma PHILIPS, te Eindhoven, heeft daartoe welwillend hare medewerking verleend en door haar werd na eenige proefnemingen een lamp geconstrueerd, die aan alle eischen voldeed. De hiermede verkregen lichtsterkte van de lichtbundels bedraagt 200.000 Hk., dus ruim 3 maal zooveel als voorheen, terwijl het stroomverbruik slechts 2,5 Amp. per lamp bedraagt.

Naar aanleiding van de gunstige uitkomsten der proefnemingen te Scheveningen, werd een aantal dezer lampen naar het lichtschip gezonden, teneinde na te gaan, of zij ook in de praktijk voldoende bestand zouden blijken tegen de schokken en stooten, waaraan zij daar bloot staan. Ook deze proef heeft een zeer gunstig resultaat opgeleverd en de levensduur dezer lampen bleek dien van de vorige soorten nog aanmerkelijk te overtreffen.

In den loop van het verslagjaar werden voorts met goed gevolg proefnemingen gedaan om Blaugaslichten onder tusschenschakeling van een bijzonder geconstrueerden drukregelaar rechtstreeks op Blaugasflesschen te doen branden. De installatiekosten voor kleine Blaugaslichten zullen hierdoor in het vervolg belangrijk minder worden, aangezien dan daarbij geen gasketel meer noodig is. Vooral op die plaatsen, waar het aanbrengen van een gasketel met groote bezwaren en kosten gepaard gaat, is dat van niet te onderschatten beteekenis. Bovendien werden apparaten geconstrueerd, waarmee de vulling van gasboeien en ketels uit Blaugasflesschen sneller en eenvoudiger kan geschieden dan tot nog toe het geval was. De vulinrichting aan boord van de *Vliestroom* en de ketel van het licht te Rottum werden dienovereenkomstig gewijzigd, terwijl het in het voornemen ligt om successievelijk ook de apparatuur van de overige Blaugasketels daarvoor te veranderen.

Verder hadden de gewone lichtmetingen plaats aan herstellde of nieuwe lichttoestellen en werden voor zoover noodig verschillende onderdeelen beproefd en nieuwe materialen gekeurd.

Voor stroomlevering aan den Scheveningschen kustlichttoren benevens voor eigen stroomgebruik stonden de Dieselmotoren gedurende het verslagjaar elk 900 uren te werk.

Hydrographie.

In Nederland werden geene geregelde groote opnemingen verricht, doch in verband met den oorlogstoestand slechts plaatselijke herzieningen uitgevoerd.

De gravures van bestaande kaarten werden onderhouden en, voor zoover het kleine verbeteringen betrof, bijgewerkt. Aangezien de tijdsomstandigheden het niet wenschelijk maken groote verbeteringen op de kopergravures aan te brengen, werd voor de betreffende kaarten koperdruk tijdelijk vervangen door photo-lithographie.

Veel verbeterde uitgaven verschenen van:

- No. 201. Zeegaten van Texel en Eierlandsche gronden,
- " 202. Zeegaten van den Hoek van Holland en van Goeree,
- " 209. Haringvliet, Krammer, Volkerak en Hollandsch diep.

Wat Nederlandsch Oost-Indië betreft, verschenen de nieuwe kaarten:

- No. 4. Sumatra. Noordelijk gedeelte,
- " 26. Westkust Sumatra. Meulaboh tot Tapa Toeän,
- " 246a. " " Mentawei-eilanden. Oostkust Siberoet.
- " 248. Westkust Sumatra. Og. Radja tot Tapa Toeän,
- " 249. " " Tapa Toeän tot benoorden de Banjak-eilanden.
- " 316. Zuidoostkust Celebes. Vaarwaters nabij Boeton en Moena. Zuidblad,
- " 407. Moluksche Archipel. Oost-Ceram tot de Aroe-eilanden.

Schetskaart No. 75. Diverse plannen en ankerplaatsen.

Nieuwe veel verbeterde uitgaven verschenen van:

- No. 110. Zuidoostkust Celebes. Straat Bouton,
- " 138. Zuidkust Celebes en nabijliggende eilanden. Ankerplaatsen.

No. 278. Westkust Sumatra. Vaarwaters en Ankerplaatsen.

Verbeterbladen op de kaarten Nos. 7, 21, 55, 91, 100, 124, 129, 142, 185, 194, 228, 275, 279 en 327.

De bestaande gravures werden onderhouden en voor zoover noodig bijgewerkt.

Aangezien geene opdrachten aan graveurs in het buitenland gegeven konden worden, bleven nieuwe gravures achterwege en werden nieuwe kaarten langs photo-lithografischen weg vermenigvuldigd door de Topografische Inrichting van het Departement van Oorlog.

Van de deelen II en III van den Zeemansgids voor den Oost-Indischen Archipel verschenen nieuwe drukken, met aanvullingsbladen op de deelen IV en V. Eveneens verscheen een nieuwe druk van den Catalogus van kaarten en boekwerken.

In Oost-Indië vervolgde Hr. Ms. *Van Gogh* de opneming ter Westkust Sumatra, Hr. Ms. *Sumbawa* die ter Z.-O. kust Celebes. Den 16en Februari 1917 werd Hr. Ms. *Van Doorn* in dienst gesteld en kort daarna een aanvang gemaakt met de opneming van het zeegedeelte benoorden den Kangeang-archipel.

Het vierde opnemingsvaartuig bleef alsnog aan den dienst onttrokken.

Opleidingen.

KONINKLIJK INSTITUUT VOOR DE MARINE TE WILLEMSOORD.

Commandant: Kapitein ter zee J. J. OUDEMANS.

De opleiding van de adelborsten geschiedde volgens de in het vorig jaarverslag aangeduide beginselen, welke, voor zooveel daartoe aanleiding en gelegenheid bestaat, ook op die van de aspirant-administrateurs en aspirant-machinisten worden toegepast, van welke laatstgenoemde categorie in dit cursusjaar de 1ste (oudste) afdeeling de opleiding volgens de nieuwe regeling aan het Koninklijk Instituut beëindigde, waartoe zoo op het gebied van personeel als van materieel en huisvesting de noodige maatregelen waren getroffen. Wat het materieel betreft, waren die gedeeltelijk nog van tijdelijken aard, waar het in de bedoeling ligt het Koninklijk Instituut van machinewerkplaats en -laboratorium te voorzien, hetgeen echter tot nog toe niet kon geschieden.

De cursus 1916—'17 ving den 6den September aan met 58 adelborsten, 4 aspirant-administrateurs en 13 aspirant-machinisten. Kort na den aanvang werden nog 2 jongelingen als aspirant-administrateur der 2de afdeeling aangenomen en één, voorwaardelijk, als adelborst der 3de afdeeling; deze laatste werd later definitief benoemd.

Van de 3de (jongste) afdeeling werden na afloop van de eerste vormingsreis 2 adelborsten wegens gebleken ongeschiktheid voor hun toekomstig beroep eervol ontslagen, zoodat verder in het geheel 76 jongelingen in opleiding waren.

Omtrent den uitslag van het eindexamen der adelborsten kan nog niets worden vermeld. Volgens de nieuwe regeling van dat eindexamen wordt, n.l. na afloop van de eindvormingsreis, een praktisch examen afgenomen, hetwelk een onderdeel van het eindexamen vormt, en ditmaal ten gevolge van de omstandigheden, in Oost-Indië zal worden afgenomen, waarna de bevordering tot officier aldaar zal geschieden.

De 4 aspirant-administrateurs en de 13 aspirant-machinisten slaagden allen bij hun eindexamen en werden respectievelijk tot officier van administratie der 3de klasse en officier-machinist der 3de klasse benoemd.

Aan 1 adelborst der 2de afdeeling en aan 4 der 3de afdeeling werd een partieel overgangsexamen opgelegd. Een der laatstbedoelden

slaagde daarvoor niet, zoodat hij nogmaals den jongsten-jaarcursus moet volgen. Deze examens, welke ingevolge de nieuwe regeling na afloop van het groot verlof werden afgenomen, gaven overigens geene aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

Het onderwijsprogramma werd gewijzigd in den zin, aangeduid in het vorige jaarverslag. De wijziging komt voornamelijk neer op beperking van de leerstof in verschillende vakken en aanwijzing van gedeelten der leerstof, welke niet als examenstof zullen gelden, een en ander o.m. om den lust tot eigen studie in eene richting, strookende met den persoonlijken aanleg, aan te wakkeren en daarvoor de gelegenheid te kunnen vinden. Overeenkomstig de reeds in den vorigen cursus ingetreden wijziging werd het taal-onderricht gegeven volgens de Berlitz-methode door leeraars van de Berlitz-school te Amsterdam, wat betreft de adspirant-administrateurs echter voorshands alleen in het Engelsch. Voor de vakken van militaire vorming werd eenige meerdere tijd beschikbaar gesteld.

Ten gevolge van den terugkeer aan het Instituut van den leeraar in „Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen” en in „Internationaal Zeerecht”, welke leeraar gedurende geruimen tijd op de vloot was ingedeeld geweest, kon het tijdelijk gestaakte onderricht in die vakken weder worden voortgezet. Het onderwijs in lichamelijke opvoeding onder leiding van den geïnterneerden capitaine-commandant I. F. DELFOSSE gaf zeer goede resultaten. Ten einde de adelborsten als zeeofficier beter geschikt te doen zijn om als leider op te treden bij de lichamelijke opvoeding van het marinepersoneel, werd eene regeling beraamd om hun in het jongste en tweede jaar onderricht te doen geven in „Anatomie en Physiologie” door een officier van gezondheid, en in het oudste jaar in „Theorie en Opvoedkunde van de Gymnastiek”, voorshands door den capitaine-commandant DELFOSSE, later door een zeeofficier. Met het oog op deze regeling werd aan het einde van den cursus de luitenant ter zee der 2de klasse A. L. E. RAMBONNET in zijne functie van officier van dienst vervangen door den luitenant ter zee der 2de klasse F. C. HAANEBRINK en toegevoegd aan den capitaine-commandant DELFOSSE ten einde dezen t. z. t. te kunnen vervangen.

In verband met den maatregel om in den vervolge bij de eindvormingsreis der oudste afdeeling geen officier-instructeur van het Instituut meer aan boord van het vormingsschip te plaatsen, werd het aantal officieren-instructeurs in stoomwerktuigkunde van twee op één gebracht, waarmede het voordeel werd verkregen, dat verwisseling van leeraar in dit vak in opvolgende studie jaren vermeden wordt.

Tijdens den wintercursus werd in een drietal avondlezingen door den heer VAN EERDE, directeur der afdeeling „Volkenkunde” van het Koloniaal Instituut, een onderwerp op ethnografisch gebied behandeld.

Van de gelegenheid tot het ontvangen van godsdienstonderwijs in elke gewenschte richting werd steeds gebruik gemaakt.

Het gedrag der adelborsten, aspirant-administrateurs en aspirant-machinisten was over het algemeen zeer goed. Er heerschte onder hen een goede geest; ijver en goede wil gaven reden tot tevredenheid.

De cursus ving den 5den September 1917 aan met:

20	adelborsten der 1ste afdeeling		
21	"	2de	"
25	"	3de	"
2	aspirant-administrateurs der 1ste afdeeling		
3	"	2de	"
10	aspirantmachinisten	1ste	"

MARINE-MACHINISTENSCHOOL TE DORDRECHT.

Commandant: Kapitein-luitenant ter zee A. W. TIRION.

Evenals in het vorige cursus-jaar verkeerde de Marine-Machinistenschool ook dit jaar in den overgangstoestand, omschreven in het vorige jaarverslag. Dientengevolge waren de 4de en 5de afdeeling aspirant-machinisten ingedeeld in het onderwijs der Middelbare Technische school, terwijl de 3de afdeeling den leergang der M. M. S. vervolgde met gebruikmaking van leerlokalen in de M. T. S., welke in 1915 voor rekening van het Departement van Marine waren ingericht.

De cursus ving den 5den September 1916 aan met:

8	aspirant-machinisten der 5de afdeeling, (Onderwijs M. T. S.)	
11	"	4de " (id.)
16	"	3de " (eigen onderwijs)
11	"	2de " (ingescheept)

De inscheeping van de aspirant-machinisten der 2de afdeeling had den 4en September plaats aan boord van de voor hunne praktische vorming aangewezen schepen (pantserdekschip, pantserboot en torpedobootten), waarop gedurende het cursus-jaar eene geregelde omwisseling plaats had, zóó, dat de aspiranten 105 dagen op een pantserdekschip, 55 dagen op een pantserboot en 110 dagen bij den torpedodienst werkzaam waren.

Overeenkomstig de nieuwe regeling van de opleiding werd deze voor de 1ste afdeeling dit jaar voor het eerst voortgezet bij het Koninklijk Instituut voor de Marine. In deze regeling werd bij Koninklijk besluit van 28 Februari 1917 in zooverre wijziging gebracht, dat de gang der opleiding tot officier-machinist zal zijn: 2 jaren M. M. S. te Dordrecht, 1 jaar inscheeping, 2 jaren Koninklijk Instituut voor de Marine.

Daar nog niet over een gebouw tot huisvesting van de opleiding kon worden beschikt, bleef de *Bonaire* hiervoor in gebruik. Ondanks

eenige ouderdomsgebreken bleef dit vaartuig daarvoor als tijdelijk hulpmiddel goed voldoen. Hetzelfde kan worden gezegd van het houten gebouw, dat tijdelijk als ontspanningslokaal dienst doet, waarbij het intusschen een bezwaar blijft, dat ditzelfde lokaal tevens dienst moet doen als gymnastiekzaal, telkens, wanneer de weerstoestand niet toelaat de gymnastiek- en schermlessen in de open lucht te houden.

Het sportgebouwtje (kleed- en douchekamer) bleef geheel aan de verwachting beantwoorden.

De schaarschte in de brandstof- en gasvoorziening noodzaakte tot beperking in het gebruik, zoowel van bovengenoemde douche-inrichting als van de badkamers aan boord; ook moest gedurende een drietal weken van strenge vorst het ontspanningslokaal, uitgezonderd des Zondags, buiten gebruik worden gesteld.

De tennisbanen van gewapend beton hielden zich uitstekend. De zeer goede ligging en draineering van het sportterrein is ook dit jaar weder ten volle gebleken; zelfs na den sterksten regen kan het dadelijk weder gebruikt worden. Van eene door de gemeente naast het terrein der M. M. S. aangelegde zwemschool kon van 4 Juni tot aan het begin van het groot verlof, 24 Juli, dagelijks gebruik worden gemaakt.

De regelingen betreffende de opvoeding, het huishoudelijk beheer en maatschappelijk verkeer van de aspiranten, zooals die bij de nieuwe opleiding met het oog op den na afloop daarvan te bekleeden officiersrang werden ingevoerd, voldoen goed. Wat gedrag en plichtsbetrachting aangaat, gaven de aspiranten alle reden tot tevredenheid. De straffen van provoost en politiekamer behoeften niet te worden opgelegd.

Van de gelegenheid om opera's en concerten bij te wonen werd een ruim gebruik gemaakt; ook werden een drietal lezingen bijgewoond.

In verband met de rantsoeneeringsmaatregelen werd in de regeling van de maaltijden eenige verandering gebracht; hierdoor en door eene bekorting van den duur der lessen van 55 minuten op 50 minuten werd voor de lichamelijke oefeningen bijkans een uur gewonnen, hetgeen als een belangrijk voordeel was te beschouwen, daar het onderwijs der M. T. S. voor dat doel weinig tijd overlaat. De avonduren van 7 uur tot 10 uur en soms ook een vroeg ochtenduur waren voor het huiswerk beschikbaar; aspiranten, die het onderwijs der M. T. S. volgden, hadden over het algemeen merkbaar meer tijd aan huiswerk te besteden dan zij, die het eigen onderwijs volgden. Zoowel dit als de omstandigheid, dat de lesrooster der M. T. S. niet kan aanpassen aan de eischen van de lichamelijke vorming der aspiranten, heeft ten gevolge, dat deze voor hen, die de M. T. S. volgden, niet zoo goed tot haar recht kon komen als voor de anderen. Ook wat de stof en de methode van onderwijs aangaat, bleken de verschillende doeleinden, welke de M. M. S. eenerzijds, de M. T. S. anderzijds nastreeft, verschillende

eischen te stellen, eene omstandigheid, waarvan wel het nadeel met het oog op het tijdelijke karakter der regeling bij voorbaat was aanvaard, welke echter in sterkere mate aan den dag kwam dan verwacht was. Voor de lichamelijke en militaire vorming van de 3de afdeeling (eigen onderwijs) konden 8 uur per week worden uitgetrokken, voor de 4de en 5de afdeeling 6 uren, welke echter gedeeltelijk ook moesten worden gebruikt voor repetitorium in eenig vak der M. T. S.

Elke afdeeling had 3 uur per week Zweedsche gymnastiek. De Zaterdagnamiddagen werden naar gelang van het seizoen en de omstandigheden besteed aan voetbal of andere openluchtspelen. Met een 11-tal kadetten der Koninklijke Militaire Akademie werden voetbalwedstrijden gehouden, eenmaal te Dordrecht, eens te Breda.

In den winter werden dagelijks loopoefeningen gehouden. Op 16, 17 en 18 Juli hadden athletiek-wedstrijden plaats, waarbij de officieële tijdopnemer en consul der Nederlandsche Athletiek Unie te Dordrecht deze Unie vertegenwoordigde. Deze wedstrijden, welke een zeer geanimeerd verloop hadden, leverden uitstekende resultaten, gezien het feit, dat bij de lichamelijke vorming eene alzijdige ontwikkeling wordt nagestreefd, training in eenig bepaald onderdeel der athletiek dus uitgesloten is. Dit gunstig resultaat is te danken geweest zoowel aan de toewijding van de beide bij de opleiding geplaatste luitenants ter zee als aan de omstandigheden, dat de gunstige ligging en toestand van de sportterreinen het mogelijk maken elk daarvoor beschikbaar oogenblik aan sport en openluchtspel te wijden. In Januari werd de officier-machinist der 3de klasse J. J. OLTMANS bij de opleiding geplaatst als leider van de aspiranten, die het onderwijs der M. T. S. volgen.

Door de 3de en 4de afdeeling werden onder leiding van de officieren-machinist der opleiding of van leeraren verschillende fabrieken bezocht te Dordrecht, Slikkerveer, Rotterdam, Schiedam en Amsterdam.

De gezondheidstoestand van de aspirant-machinisten was gunstig, behoudens één ziektegeval van een aspirant, die, na een betrekkelijk kort ziekbed, te Alkmaar aan de gevolgen van een hersenlijden overleed.

Besmettelijke ziekten kwamen niet voor.

De mutatiën in de verschillende afdeelingen waren als volgt:

5de afdeeling, 1 niet overgaan naar de volgende afdeeling,

4de " , 1 overleden,

3de " , 1 ontslagen wegens het ten tweeden male niet overgaan naar de volgende afdeeling,

2de " , (ingescheepten), 1 ontslagen wegens ongunstig gedrag.

Omtrent de ingescheepte aspiranten valt op te merken, dat over het algemeen de beoordeelingen van hun ijver en geschiktheid aan boord van de pantserbooten en torpedobooten beter luiden dan aan boord van de pantserdekschepen.

HET INTERNAAT VOOR ADSPIRANT-ADELBORSTEN TE DORDRECHT.

Van de 8 bij den aanvang van het cursus-jaar 1916-'17 aanwezige jongelingen werd op 1 Maart 1917 één op verzoek zijner ouders van zijne verbintenis ontheven. De overige jongelingen volgden geregeld het onderwijs aan de hogere burgerschool. Die van klasse III en IV werden aan het einde van den cursus bevorderd naar eene naasthoogere klasse, met uitzondering van één jongeling, leerling der derde klasse, die met ingang van 16 Augustus 1917 van zijne verbintenis ontheven werd en van het Internaat verwijderd, omdat van verdere studie voor hem geen gunstig resultaat verwacht kon worden. Aan het eind-examen der hogere burgerscholen met vijfjarigen cursus in het jaar 1917, dat door eene commissie te Rotterdam afgenomen werd, namen drie der jongelingen deel, van wie één leerling uit de vierde klasse van de hogere burgerschool. Allen behaalden het diploma en werden dientengevolge benoemd tot adelborst aan het Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord.

Wat betreft de toelating tot het Internaat in September 1917, meldden zich voor de 17 opengestelde plaatsen 15 candidaten aan, van wie 1 geneeskundig ongeschikt werd bevonden. Van de overblijvende 14 candidaten werden er 5 afgewezen door de hogere burgerschool met 5-jarigen cursus te Dordrecht, zoodat 9 voor plaatsing in aanmerking kwamen. Één hunner werd op verzoek van zijne plaatsing ontheven, zoodat 8 jongelingen toegelaten werden, van wie 6 voor de derde klasse en 2 voor de vierde klasse der hogere burgerschool te Dordrecht. Sedert den aanvang van den nieuwen cursus bevinden zich dus 11 jongelingen aan het Internaat, van wie 2 in de vijfde klasse, 3 in de vierde klasse, en 6 in de derde klasse het onderwijs aan de hogere burgerschool volgen.

Ter bevordering van de lichamelijke ontwikkeling der adspiranten werd hun door personeel van de Marine-Machinistenschool les gegeven in Zweedsche gymnastiek; deze lessen werden geregeld in verband met de gymnastieklessen der H. B. S. waaraan zij ook deelnamen. Met het oog op de eerstbedoelde lessen werd in het Internaat eene douche-inrichting gemaakt.

In den loop van den zomer werd ten dienste van het Internaat te Dordrecht een loodskotter gestationneerd.

Ten gevolge van het grooter aantal adspiranten moest het bedienend personeel eenige uitbreiding ondergaan.

De gezondheidstoestand der jongelingen was goed en hun gedrag liet niet te wenschen over.

OPLEIDING VAN LEERLINGEN-ONDEROFFICIER TE LEIDEN.

(Kweekschool voor Zeevaart.)

Commandant: Kapitein ter zee C. L. VAN BUUREN.

De aanneming en opleiding van leerlingen-onderofficier, welke den 1sten October 1915 overeenkomstig de thans geldende regeling was aangevangen, werd gedurende het verlopen verslagjaar geregeld voortgezet, waarbij intusschen tengevolge van de tijdsomstandigheden eenige afwijkingen voorkwamen, wat betreft de tijdstippen van in- en ontschepping.

Zoo keerden de 38 leerlingen, uitmakende de van 1 October 1915 tot 1 April 1916 gevormde „verzamelklasse” eerst den 4den October 1916 na afloop van de reis naar Oost-Indië van Hr. Ms. *Noordbrabant* aan de kweekschool terug om de opleiding voort te zetten als z.g. „kaderklasse”.

De omstandigheden, waaronder deze oefeningsreis plaats had, bleken in sommige opzichten op een zeker aantal der leerlingen minder gunstig te hebben ingewerkt. Als een gevolg daarvan moesten eenigen, bij wie na terugkeer die invloeden te lang en te sterk bleken na te werken, worden ontslagen. Met de op deze als proef te beschouwen eerste reis opgedane ondervinding werd voor de volgende rekening gehouden.

Van 1 Juli 1916 tot 1 Juli 1917 werden 84 jongelieden met leeftijden tusschen 14½ en 16¾ jaar als L. O. aangenomen, waarvan tijdens den proeftijd 17 weder werden ontslagen.

De tweede verzamelklasse, gevormd in het eerste halfjaar van 1916, werd den 30sten November 1916 ter sterkte van 38 leerlingen ingescheept aan boord van Hr. Ms. *Holland* voor eene reis naar West-Indië en terug; deze afdeeling kwam 11 April 1917 aan de Kweekschool terug. Hoewel ook op deze reis nog wel eenige onvermijdelijke nadeelen van de tijdsomstandigheden werden ondervonden — reeds de late aanvang en een verlengd oponthoud in sommige havens waren als zoodanig aan te merken — bleken toch de maatregelen, genomen naar aanleiding van de op de eerste reis opgedane ondervinding, een merkbaar gunstiger resultaat te hebben opgeleverd.

De derde verzamelklasse, gevormd in het 2de halfjaar van 1916, scheepte zich, na een verblijf van gemiddeld 8 maanden, den 4den Juni 1917, 32 leerlingen sterk, in aan boord Hr. Ms. *Zeeland* voor eene reis naar Oost-Indië (door het Kanaal van Panama) en terug. Ook deze reis viel later en zal langer duren, dan met den oorspronkelijken opzet van de opleiding overeenkomt, een gevolg van de tijdsomstandigheden, dat zich, wat het tijdstip betreft, voor de naastvolgende in te schepen afdeeling in nog sterker mate zal doen gevoelen.

Het programma van het onderwijs bij de opleiding van L. O., aangegeven in bijlage II van het reglement dier opleiding, werd voor de kaderklasse uitgebreid met de eerste beginselen van de natuurkunde en de geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen. In deze klasse wordt het in de verzamelklasse onderwezene voortgezet en uitgebreid en bovendien onderricht gegeven in: zeilen met sloepen, eerste hulp bij ongelukken, zelfbehoud en de Maleische spreektaal. De resultaten in laatstgenoemd vak, waarvoor over het algemeen veel lust bestaat, doen verwachten, dat de a.s. onderofficieren bij verblijf in Oost-Indië zich zeer spoedig behoorlijk van die taal zullen kunnen bedienen.

Als ten vorigen jare werden de lessen in de Zweedsche gymnastiek geleid door een geïnterneerd Belgisch opperwachtmeeester, aan wien 3 onderofficieren-instructeur der Marine waren toegevoegd. Voor sport (voetbal, korfbal, slingerbal), lichte atletiek (hoog- en polstokverspringen, speer- en discuswerpen, hardloopen en schermen) en voor zwemmen kon ruimschoots gelegenheid worden gegeven.

Op grond van de toelatingsproef, die als eisch stelt dat de Lagere School met vrucht doorloopen moet zijn, moest 19 % van de jongelieden, die zich in dit verslagjaar aanmeldten en lichamelijk geschikt waren bevonden, worden afgewezen.

De resultaten van het onderwijs en van de lichamelijke opvoeding waren gunstig. Tengevolge van de aangroeiende bevolking van de Kweekschool en de omstandigheid, dat het aantal luitenants ter zee wegens den mobilisatietoestand tot twee beperkt bleef, werd van deze eene bijzondere inspanning gevergd. Wegens eene ongesteldheid van eenigen duur van den commandant der opleiding, werd het bevel gedurende eenigen tijd door een ander hoofdofficier waargenomen.

OPLEIDING VAN MATROOS TOT KWARTIERMEESTER.

De opleiding ving aan begin Januari 1917 aan boord Hr. Ms. *Gelderland*. Acht matrozen der 1ste klasse namen er aan deel.

Nadat Hr. Ms. *Gelderland* uit dienst was gesteld, werd de opleiding voortgezet aan boord Hr. Ms. *Kortenaer*.

Het onderwijs werd zooveel mogelijk gegeven overeenkomstig het bepaalde in bijlage I van het reglement opleiding M.-K. De oefeningen in het duiken hadden plaats aan boord van het torpedo-instructieschip, terwijl aan boord Hr. Ms. *Medusa* onderricht werd gegeven in de inrichting en het gebruik van verspermijnen. De kennis van het torpedo-materiaal werd hun zooveel mogelijk bijgebracht aan boord van verschillende torpedobooten, waarop zij geregeld meevoeren. Motor- en stoombarkas varen werd beoefend met de vaartuigen van Hr. Ms. wachtschip. Het gedrag was over het algemeen zeer goed. In Mei

trok een matroos der 1ste klasse zich terug van de opleiding, als reden opgeveende, dat hij er geen zin meer in had.

Bij het examen voor kwartiermeester slaagden allen.

Den 3den Januari 1917 werd een 7 tal matrozen der 1ste klasse aan boord Hr. Ms. *Noordbrabant* geplaatst ter opleiding van kwartiermeester, met welke opleiding direct werd aangevangen. Den 22sten Mei werden 4 van de bovengenoemde matrozen op hun verzoek en ingevolge machtiging door den Minister van Marine van de opleiding verwijderd. Aan een matroos, die in Augustus 1917 het verzoek om verwijdering van de opleiding deed, werd dit door den Minister van Marine geweigerd.

Den 2den Juli werd een matroos der 1ste klasse aan boord Hr. Ms. *Noordbrabant* geplaatst om het verdere gedeelte van den cursus te volgen, zoodat toen de opleiding met 4 matrozen werd voortgezet. Bij het in December 1917 gehouden examen voor kwartiermeester slaagden allen, behalve een, die werd afgewezen.

Voorzooover de mobilisatie-toestand zulks veroorloofde, werd het onderwijs gegeven overeenkomstig het bepaalde in bijlage 1 van het reglement opleiding M.-K. Aan boord van de te Vlissingen gestationeerde torpedobooten werden de matrozen der opleiding in de gelegenheid gesteld practisch op de hoogte te komen van het behandelen van torpedo's. Het gedrag der matrozen van de opleiding was over het algemeen zeer goed.

OPLEIDING VAN MATROZEN MET KORT DIENSTVERBAND.

Commandant: Kapitein-luitenant ter zee G. J. TE WINKEL.

De opleiding had plaats aan boord Hr. Ms. instructieschip *Atjeh*, daar Hr. Hs. *Nautilus* voor andere diensten moest worden gebruikt.

Ultimo September 1916 waren in opleiding 55 lichtmatrozen.

Achtereenvolgens werden bij de opleiding geplaatst:

in October 1916 14 lichtmatrozen

"	November	"	13	"
"	December	"	7	"
"	Januari	1917	20	"
"	Februari	"	15	"
"	Maart	"	15	"
"	April	"	20	"
"	Mei	"	20	"
"	Juni	"	20	"
"	Juli	"	20	"
"	Augustus	"	29	"
"	September	"	33	"

226 lichtmatrozen, gemiddeld 19 per maand,

waarvan op 16 October 1916 overgegaan van matroos der 3de klasse tot matroos der 3de klasse K. D. ingevolge ministerieele machtiging en dus niet in opleiding genomen	1
voorts ontvielen aan de opleiding:	
door ontslag wegens ongeschiktheid	2
door ontslag wegens lichaamsgebreken	1
door desertie	3
door verwijzing naar den zeerijksraad	1
Totaal	8

Zoodat in dit tijdvak werden opgeleid 273 lichtmatrozen.

Maandelijks werden lichtmatrozen bevorderd tot matroos der 3de klasse. Daardoor gingen van deze opleiding af:

15 October 1916	9 lichtmatrozen.
15 November "	8 "
15 December "	11 "
15 Januari 1917	18 "
15 Februari "	9 "
15 Maart "	10 "
15 April "	10 "
15 Mei "	17 "
15 Juni "	12 "
15 Juli "	14 "
15 Augustus "	13 "
15 September "	31 "
Totaal	162 lichtmatrozen,

Zoodat Ultimo September 1917 in opleiding waren 111 lichtmatrozen. Van de tot matroos der 3de klasse bevorderden bleven er 28 aan boord van het opleidingsschip den voorbereidenden cursus voor seiner volgen. Ultimo September 1916 waren in opleiding 5 matrozen der 3de klasse, kwamen bij in Januari 1917 7 " " " "

in Mei 1917	6	"	"	"	"
in September 1917	10	"	"	"	"
Totaal	28	"	"	"	"

Hiervan werden gedurende den cursus ongeschikt bevonden om dien verder te volgen en in de opleidingsklasse voor matrozen der 3e klasse opgenomen:

15 November 1916 1, ging 22 November 1916 naar Terschelling,
 3 Juli 1917 1, ging 7 Augustus 1917 naar Hr. Ms. *Kortenaer*,
 en gingen over naar verschillende schepen om zich verder te bekwamen
 In Januari 1917 4 naar Hr. Ms. *Heemskerck*.

In Mei 1917 3 naar Hr. Ms. *Kortenaer*, 2 naar Hr. Ms. *Holland* en 2 naar Hr. Ms. *Noordbrabant*.

In September 1917 3 naar Hr. Ms. *Kortenaer* en 2 naar Hr. Ms. *Holland*, zoodat Ultimo September 1917 den voorbereidenden cursus voor seiner volgden 10 matrozen der 3de klasse.

Van de bevorderden bleven, buiten dengenen die den cursus voor seiner volgden, nog aan boord:

15 October 1916 10 matrozen der 3de klasse, die 18 October naar Terschelling gingen.

15 November 1916 8 matrozen der 3de klasse, die 22 November naar Terschelling gingen.

15 December 1916 11 matrozen der 3de klasse, die 20 December naar Terschelling gingen.

15 Januari 1917 11 matrozen der 3de klasse, die 25 Januari naar Terschelling gingen.

15 Februari 1917 9 matrozen der 3de klasse, die 21 Februari naar Terschelling gingen.

15 Maart 1917 10 matrozen der 3de klasse, die 23 Mei naar Hr. Ms. *Heemskerck* gingen.

15 April 1917 10 matrozen der 3de klasse, van welke gingen: 25 Juni 1917 2 naar Hr. Ms. *Kortenaer*, 6 naar Hr. Ms. *Heemskerck* en 2 naar Hr. Ms. *Noordbrabant*.

15 Mei 1917 11 matrozen der 3de klasse, die 25 Juni naar Hr. Ms. *Noordbrabant* gingen.

15 Juni 1917 12 matrozen der 3de klasse, van welke gingen: 25 Juni 1917 1 naar Hr. Ms. *Noordbrabant*, 7 Augustus 1917 6 naar Hr. Ms. *Holland* en 5 naar Hr. Ms. *Kortenaer*.

15 Juli 1917 14 matrozen der 3de klasse, van welke gingen: 7 Augustus 1917 5 naar Hr. Ms. *Kortenaer*, 4 naar Hr. Ms. *Noordbrabant* en 11 September 1917 5 naar Hr. Ms. *Heemskerck*.

15 Augustus 1917 13 matrozen der 3de klasse, van welke gingen: 11 September 1917 1 naar Hr. Ms. *Heemskerck*, 6 naar Hr. Ms. *Noordbrabant* en 29 September 1917 1 naar Hr. Ms. *Wachtschip te Willemsoord*, terwijl 5 in opleiding bleven; 15 September 1917 21 matrozen der 3de klasse, — zoodat bij het indienen van dit rapport zich 26 matrozen der 3de klasse in de opleidingsklasse bevonden.

De fysieke gesteldheid is over het algemeen goed te noemen.

Het gedrag is over het algemeen goed.

De oefeningen hadden geregeld plaats.

Van de gelegenheid tot het volgen van het onderwijs in de grondbeginselen van eenige ambachten werd door ongeveer de helft der lichtmatrozen gebruik gemaakt.

De huisvljijt werd slechts door weinige lichtmatrozen beoefend, het aantal beoefenaars neemt echter gaandeweg toe.

De gymnastiek en verschillende takken van sport en atletiek werden met goeden uitslag beoefend.

OPLEIDING VAN MONTEURS.

Aan den cursus, welke 1 October 1916 aanving, namen deel:

9	korporaals-monteur	van het oudste studiejaar
9	"	" " " derde "
11	leerlingen	" " " tweede "
27	"	" " " jongste "

Gedurende het verslagtijdperk verminderde dit aantal met:

1	korporaal-monteur	van het derde studiejaar
4	leerlingen-monteur	" " tweede "
2	"	" " jongste "

die om verschillende redenen uit den zeedienst werden ontslagen.

In de eerste helft van 1917 werd een cursus aan een vijftal miliciens gegeven, waarvan 4 slaagden voor de proef van korporaal-milicien-monteur, terwijl de vijfde de opleiding als zeemilicien-hulpmonteur verliet. In de maand September werden weder 4 miliciens in opleiding genomen.

In de bestaande vacaturen onder het onderwijzend personeel werd voorzien doordien bij Ministerieele resolutie dd. 29 September 1916, Afdeeling B, No. 53, een monteur-majoor en een sergeant-machine-drijver met ingang van 16 October 1916 werden belast met de functiën, respectievelijk van 1sten en 3den onderwijzer.

Bij Koninklijk besluit van 21 Februari 1917, No 44, werd het „Reglement der opleiding tot monteur” herzien. Het herziene reglement trad 1 April 1917 in werking.

Bij deze herziening werd eene verzamelklasse ingesteld, waarin de jongelieden, die de proef om op de opleiding te komen, goed aflegden, onmiddellijk na het afleggen der proef kunnen worden opgenomen. Hierdoor is tegemoet gekomen aan het bezwaar, dat tusschen het tijdstip, waarop de proef wordt afgelegd, en den datum, waarop de aan te nemen jongelieden op de opleiding geplaatst werden, vaak meerdere maanden moesten verlopen. Het tijdsverloop tusschen den datum van opname in de verzamelklasse en den aanvang van den cursus wordt voornamelijk besteed aan militaire vorming derbetrokkenen.

Voor den cursus, welke 1 October 1917 aanvangt, werden 30 plaatsen opengesteld, welk aantal nader werd uitgebreid tot 36. Er meldden zich aan om inlichtingen over de opleiding te vragen 346 jongelieden. Hiervan gaven kennis aan de proef te willen deelnemen . . 216

Er trokken zich terug voor de keuring	59
Er onderwierpen zich aan de keuring	157
Er werden goedgekeurd	89
Hiervan kwamen in aanmerking om in de verzamelklasse te worden opgenomen	27
terwijl bovendien nog 11 sollicitanten bericht ontvingen den 1sten October op de opleiding geplaatst te zullen worden.	

Van dit elftal wenschten 2 niet meer in aanmerking te komen voor plaatsing.

Het aantal geneeskundig afgekeurden was ongeveer 43 %.

Naar gelang de verschillende localiteiten in het nieuwe opleidingsgebouw gereed kwamen, werden in de eerste helft van het jaar 1917 de afdelingen „houtbewerking“, „metaalbewerking“ en „zwakstroom“ daarheen overgebracht, terwijl 1 Juli de afdeling „sterkstroom“ overging en de oude opleidingsgebouwen geheel werden verlaten.

Waar de voor de monteurs beschikbare localiteiten in het nieuwe gebouw berekend waren op eene sterkte van 4 klassen van 15 leerlingen elk, moest in verband met het zich uitbreidend aantal klassen reeds aanstonds worden overgegaan tot het benutten van twee reserve-localen op de bovenverdieping, waardoor thans het geheele gebouw in gebruik is.

In de maand September 1917 werd aan de negen korporaals-monteur, die tot het oudste studiejaar behoorden, het examen voor den rang van sergeant-monteur afgenomen.

Zeven korporaals legden dit examen met voldoende uitslag af.

OPLEIDING VAN MATROOS-TIMMERMAN.

Gedurende het verslagjaar bleef het toezicht op de technische opleiding der leerlingen berusten bij den ingenieur van Scheepsbouw J. J. PENNING tot 1 Februari 1917, op welken datum genoemde ingenieur werd vervangen door den ingenieur van Scheepsbouw A. L. BIJL. Met de militaire vorming en het onderwijs in de niet technische vakken bleef belast de luitenant ter zee der 2de klasse W. A. DE JONG.

De regeling en indeeling van het onderwijs geschiedde in denzelfden geest als het vorige verslagjaar.

Twee der leerlingen werden geneeskundig ongeschikt bevonden voor het deelnemen aan den cursus in het duiken aan boord van Hr. Ms. torpedo-instructieschip alhier; aan een dezer was te voren het brevet van duiker ontnomen, omdat hij geene werkzaamheden onder water naar behooren kon verrichten.

In het algemeen was van de schepelingen, geplaatst bij de opleiding,

het gedrag voldoende en de ijver zeer voldoende. Aan een hunner werd het c. v. g. g. uitgereikt.

Op 1 Januari waren in opleiding 17 leerlingen, waarvan 5 in den loop van het jaar met gunstigen uitslag de proef voor timmermansmaat aflegden en bij het verlaten der opleiding voor bevordering tot timmermansmaat werden voorgedragen.

Gedurende het afgelopen verslagjaar boden zich geene nieuwe adspiranten aan, terwijl 2 leerlingen wegens ongunstig gedrag en onvoldoenden ijver van de opleiding werden verwijderd. Van 1 ander werd de plaatsing op verzoek ingetrokken en 1 werd op verzoek eervol uit den zeedienst ontslagen, zoodat op het einde van het verslagjaar 8 leerlingen bij de opleiding aanwezig zijn.

De gezondheidstoestand was, uitgezonderd een enkel geval van scabiës en urethritis, goed.

VERSLAG BETREFFENDE DE WERFDIVISIE, loopende van 1 October 1916 tot 1 October 1917.

Materieel.

De inventaris van de werkplaats aan boord werd uitgebreid met 4 draaibanken, 2 werkbanken en een 4-tal bankschroeven; die van de smederij aan den wal met 2 smederijen, 1 aambeeld met blok, 1 hand-boormachine en 1 werkbank (afkomstig van 's Rijkswerf te Willemsoord).

Ter betere verlichting van het bovendeck in het algemeen werd het aantal ramen in het gegalvaniseerd plaatijzeren dak vermeerderd. In de cantine en in den voorkuil werd een 4-tal groote schuiframen bijgemaakt, wat zoowel de ventilatie als de verlichting van deze afdeelingen van het benedenschip ten goede is gekomen.

Op het dak van de smederij aan den wal werden 2 koekoeken aangebracht, waardoor de rook beter wegtrekt. De scheepskombuis werd geheel uitgebroken, het houten dek, waarop een tegelvloer was gelegd, vervangen door een ijzeren dek en daarna de tegelvloer weder aangebracht; het staande houten schotwerk werd door ijzeren schotten vervangen. Voor een en ander werd de hulp van 's Rijkswerf ingeroepen.

Met eigen middelen werden beide fornuizen en de braadoven uit elkander genomen en hersteld en werd in het dek boven de kombuis een koekoek aangebracht voor betere verlichting en ventilatie; voorts werd een ijzeren kolenkist aan B.B. tegen de kombuis geplaatst, met een stortgat buiten- en een kolenschuif binnen de kombuis voor meerdere zindelijkheid. De kast met gaas afgesloten, tot berging van het gebraden vleesch, werd vernieuwd en verplaatst naar buiten de kombuis.

Het ondergedeelte van den schoorsteen van B.B.'s locomotiefketel,

loopende door de kombuis, moest worden vernieuwd en werd voorzien van een buitenschoorsteen teneinde de warmte-uitstraling in de kombuis te verminderen.

In de voorste slaapzaal werd een 26-tal plunjekasten en in de cantine nog eenige tafels bij geplaatst.

Eene inrichting tot ophangen van kooien werd op het bovendeck aangemaakt, ten einde gelegenheid te geven aan dek te kunnen slapen.

De electrische leiding werd op enkele plaatsen gewijzigd en uitgebreid.

Hr. Ms. *Los* en Hr. Ms. *Dog* bleven aan de werfdivisie toegevoegd.

Hr. Ms. *Los* werd van 19 t/m 23 Februari in het dok opgenomen ter vervanging van S.B.'s schroef; beide brachetkokers werden tegelijkertijd van nieuw pokhout voorzien.

Achtereenvolgens waren voor de oefeningen van het machinedrijvers- en stokerspersoneel Hr. Ms. torpedobooten *Willem Warmont*, *Makjan* en *Ophir* aan de werfdivisie toegevoegd.

De defensiesloepen 52 en 84 waren het geheele verslagjaar onder het beheer van de werfdivisie gesteld.

Sloep 52 stond van 1 October—6 November en van 20 Maart—24 April, sloep 84 van 6 November—15 Januari en van 6—16 Juli op de helling; den overigen tijd waren beide sloepen beschikbaar voor de oefeningen.

Aan alle bovengenoemde vaartuigen had het voorgeschreven en noodige onderhoud plaats.

Personeel.

Het onderrichtgevend personeel werd ingevolge Min. Res. dd. 25 Juni 1917, Afd. B, No. 30, uitgebreid met 1 onderofficier-machinedrijver (bankwerker-draaier); tijdelijk werd hiervoor te werk gesteld een sergeant-machinedrijver, die, wegens ziekte uit de tropen thuisgevaaren zijnde, in de rol van het instructieschip werd geplaatst.

Het geven van theoretisch onderricht over ketels en appendages aan jeugdige stokers en leerlingen-stoker werd wegens overplaatsing van den daarmee belasten sergeant-machinedrijver opgedragen aan den machinedrijver-majoor, belast met de oefeningen in gemeerd stoomen aan datzelfde personeel.

Wegens het vrij groot aantal lesuren in de schoolvakken, gegeven door den aan de werfdivisie toegevoegden onderwijzer, werd een gedeelte van dit onderricht opgedragen aan den onderwijzer van Hr. Ms. *Atjeh*. Hierdoor kon tevens het aantal lesuren voor enkele klassen nog een weinig worden uitgebreid.

Opleidingen.

a. Opleiding tot sergeant-machinedrijver.

Bij de opleiding tot sergeant-machinedrijver waren op 1 October 1916 geplaatst 1 korporaals-machinedrijver der 1ste klasse en 27 korporaals-machinedrijver der 2de klasse. In Januari 1917 werden bij de opleiding geplaatst 10 korporaals-machinedrijver der 2de klasse en in Juli d. a. v. nog 5 korporaals-machinedrijver der 2de klasse.

2 korporaals-machinedrijver der 2de klasse werden wegens onvoldoenden aanleg voor ambachtskennis van de opleiding verwijderd en één korporaals-machinedrijver der 2de klasse wegens ongunstig gedrag.

De plaatsing van 5 korporaals-machinedrijver der 2de klasse, welke in 1 jaar, den daarvoor gestelden tijd, geen voldoende ambachtskennis verkregen hadden, werd met 6 maanden verlengd. In December 1916 en Juni 1917 werd aan 15 korporaals-machinedrijver het examen voor sergeant-machinedrijver afgenomen; dit werd afgelegd door 1 op bijzonder goede, 5 op zeer voldoende, 6 op voldoende en 3 op onvoldoende wijze. (1 dezer volgde den theoretischen cursus voor de 2de maal). Deze laatsten voldeden aan de voor sergeant-machinedrijver gestelde eischen wat betreft de werkmansbekwaamheden; aan een hunner werd toegestaan nogmaals een theoretischen cursus te volgen.

Op het einde van het verslagjaar zijn in opleiding 1 korporaals-machinedrijver der 1e klasse en 25 korporaals-machinedrijver der 2de klasse.

Het theoretisch en practisch onderricht had in denzelfden geest plaats als het vorige jaar, alleen ontvangt van af 1 Juli de oudste afdeeling (C) nog 1 uur schoolonderwijs (Nederlandsche taal) meer.

Alle bij de opleiding geplaatste korporaals-machinedrijver volgden een cursus in het verleen van eerste hulp bij verwondingen en ongevallen.

b. Stokers-ollieman en stokers der 1ste en 2de klasse met aanleg als werkmans.

Ter verkrijging van meerdere ambachtskennis waren op 1 October 1916 in opleiding 8 stokers der 1ste klasse en 2 stokers der 2de klasse; in den loop van het jaar werden nog 1 stoker-ollieman en 4 stokers der 1ste klasse bijgeplaatst.

Een der stokers der 2de klasse werd na voldoende afgelegde proef bevorderd tot stoker der 1ste klasse, de andere werd op eigen verzoek na korten tijd van de opleiding verwijderd.

Een stoker-ollieman en 11 stokers der 1ste klasse werden, na op voldoende wijze de ambachtsproef voor den naast hooger grad

afgelegd te hebben, weder voor overplaatsing naar de actieve vloot in aanmerking gebracht.

Bij het einde van het verslagjaar was er nog slechts 1 stoker der 1ste klasse in opleiding.

Het theoretisch en practisch onderricht had in denzelfden geest plaats als in vroegere jaren.

c. Nieuw aangenomen stokers der 2de klasse.

Op 1 October 1916 waren 10 stokers der 2de klasse in opleiding, terwijl in den loop van het verslagjaar 29 stokers der 2de klasse werden aangenomen. Nadat zij voldoende militair gevormd waren, bestond het onderricht in hoofdzaak uit stookoefeningen aan boord van de aan de werfdivisie toegevoegde vaartuigen. Bovendien ontvingen zij 2 uur schoolonderwijs per week en 1 uur theoretisch onderricht over de inrichting en behandeling der ketels met appendages. Door het kort verblijf aan boord van het instructieschip bestond er weinig gelegenheid om hen in een der ambachten te bekwamen.

Bij het verlaten van de opleiding werden in 4 conduiteboekjes de hieronder volgende aantekeningen gemaakt:

- 1 aanleg als bankwerker;
- 1 " " koperslager;
- 1 " " draaier-bankwerker;
- 1 " " smid-bankwerker.

Bij het einde van het verslagjaar waren nog in opleiding 13 stokers der 2de klasse.

d. Opleiding voor zeemiliciens-machinedrijver.

Op 1 October 1916 waren 8 zeemiliciens-machinedrijver en 5 machinedrijver-landstormplichtigen in opleiding. 28 December werden 3 zeemiliciens-machinedrijver en 8 machinedrijvers L. S., 6 April 11 zeemiliciens-machinedrijver en 7 machinedrijvers L. S. en 23 Juli 1 zeemiliciens-machinedrijver en 11 machinedrijvers L. S. in opleiding bij de werfdivisie geplaatst.

Elke cursus duurde ± 3 maanden; het theoretisch en practisch onderricht had op dezelfde wijze plaats als het vorige jaar.

Allen werden na afloop van den cursus geschikt bevonden om in hunne kwaliteit over te gaan naar de actieve vloot.

Bij het einde van het verslagjaar waren nog in opleiding 1 zeemiliciens-machinedrijver en 11 machinedrijvers L. S.

e. Leerlingen-stoker.

Op 1 October 1916 waren in opleiding 101 leerlingen-stoker. Aangenomen werden gedurende dit verslagjaar 42 leerlingen.

1 leerling-stoker werd van de opleiding tot torpedomaker verwijderd en teruggeplaatst bij de werfdivisie. 1 leerling-stoker werd wegens ziekte uit den zeedienst ontslagen, 1 leerling wegens veroordeeling tot gevangenisstraf met ontzegging uit den zeedienst verwijderd.

7 leerlingen-stoker met goeden aanleg werden overgeplaatst naar de opleiding tot torpedomaker en 2 naar de opleiding tot monteur.

42 leerlingen-stoker werden na bevordering tot stoker der 2de klasse, en 6, die wegens slecht gedrag niet bevorderd konden worden, als leerling-stoker, op de actieve vloot geplaatst.

Van deze 42 tot stoker der 2de klasse bevorderde leerlingen kon in 17 conduiteboekjes de hieronder volgende aantekeningen worden gesteld:

- | | | |
|---|-----------------|----------------------|
| 1 | veel aanleg als | bankwerker-draaier; |
| 1 | " | " " smid-bankwerker; |
| 1 | " | " " smid; |
| 6 | aanleg als | bankwerker-draaier; |
| 3 | " | " " smid-bankwerker; |
| 3 | " | " " smid; |
| 2 | " | " " koperslager. |

Bij het einde van het verslagjaar waren in opleiding 85 leerlingen-stoker. Het theoretisch onderwijs werd uitgebreid met eenig onderricht over hoofd- en hulpwerktuigen aan de 2 oudste afdeelingen.

Door de vermeerdering van het aantal draaibanken werden meerdere leerlingen geoefend in het draaien.

Overigens had het onderwijs in denzelfden geest plaats als het vorige jaar.

f. Op 's Rijkswerf te Willemsoord werkzaam zijnde korporaals-machinedrijver en stokers.

Het navolgende machinedrijvers- en stokerspersoneel werd gedurende dit verslagjaar op schepen in herstelling bij 's Rijkswerf te werk gesteld:

Van 1 October 1916—24 Januari 1917 1 à 2 sergeants-machinedrijver, 2 à 3 korporaals-machinedrijver en 2 à 4 stokers aan boord Hr. Ms. *Vulcanus* (voorheen stoomvischersvaartuig *Azalea*).

In October 1916 een 11-tal stokers gedurende 3 weken aan boord Hr. Ms. *Noordbrabant*.

In Januari en Februari 1917 1 machinedrijver-majoor, 1 korporaals-machinedrijver en 1 stoker gedurende een 3-tal weken aan boord Hr. Ms. *Freijr*.

Van 16 Februari—23 Augustus 1917 1 machinedrijver-majoor en 1 stoker aan boord Hr. Ms. *Wodan*.

Van April tot October 1917 2 à 5 korporaals-machinedrijver aan

boord Hr. Ms. *Gelderland* en gedurende een 4-tal weken in April en Mei bovendien nog 10 à 12 stokers.

In Juli en Augustus 1 machinedrijver-majoor, 1 korporaal-machine-drijver en 4 à 5 stokers gedurende een 4-tal weken aan boord Hr. Ms. *Bulgia*.

g. Machinedrijvers- en stokerspersoneel, dat tijdelijk niet op de vloot benoodigd was.

Dit aantal was dit verslagjaar zeer gering en bestond in hoofdzaak uit onderofficieren-machinedrijver en stokers, die wegens ziekte tijdelijk ongeschikt waren voor den dienst op de actieve vloot.

Aan het stokerspersoneel werd per week 1 uur theorie over ketels met appendages enz. en 1 uur schoolonderwijs gegeven.

Zij werden verder benut voor alle voorkomende werkzaamheden en voor zoover mogelijk geoefend in de ambachten.

Door de werfdivisie werden voor verschillende schepen en vaartuigen herstellingen aan machines en ketels uitgevoerd.

Voorts werden voor den magazijnsvoorraad van 's Rijkswerf vele artikelen aangemaakt en inventarisgoederen van schepen en alle verdere diensten hersteld.

Het onderwijzend personeel verrichtte zijn taak met ijver en toewijding. Het machinedrijvers- en stokerspersoneel volgde over het algemeen de lessen en oefeningen met lust en ijver; bij de leerlingen-stoker was, wat betreft de ijver bij de lessen en oefeningen, behoudens enkele uitzonderingen, vooruitgang waar te nemen. Het gedrag was over het algemeen, met uitzondering van dat van enkele leerlingen-stoker, zeer goed.

De gezondheidstoestand was gunstig.

VERSLAG OVER DEN DIENST DER DRAADLOOZE TELEGRAFIE, DER OPLEIDING TOT OFFICIER VOOR DIEN DIENST EN DER OPLEIDING TOT TELEGRAFIST.

a. Draadlooze Telegrafie.

De werkzaamheden betroffen hoofdzakelijk het samenstellen en het installeren van stations D. T. voor klein materieel. Ook werden vele malen stations aan boord van lichtschepen, onderzoekingsvaartuigen enz., in verband met het uit- en in dienst stellen dezer schepen verwisseld.

Hr. Ms. *Heemskerck, Holland*, de torpedobooten *Z 5* en *Z 6* werden van nieuwe stations voorzien.

b. Opleiding officieren D. T.

Met 1 Juni werd deze opleiding aangevangen met vier luitenanten

ter zee der 2e klasse en een 2e luitenant der genie van het Indische leger. Een zee-officier verliet wegens ziekte de opleiding, terwijl de officier van het Indische leger op verzoek werd overgeplaatst.

c. Opleiding telegrafisten.

Deze opleiding werd 19 October met 19 matrozen aangevangen. Gedurende den cursus werden 2 matrozen wegens minder goed gedrag verwijderd, terwijl één matroos bij het in Juni gehouden eind-examen werd afgewezen.

In Januari 1917 werd tevens weder begonnen met eene opleiding tot milicien-hulptelegrafist. Van de daarbij geplaatste 23 miliciens werden gedurende het verslagjaar 3 miliciens wegens ziekte verwijderd en aan 15 miliciens het brevet van hulptelegrafist uitgereikt, terwijl met de 5 overigen de opleiding nog wordt voortgezet.

VERSLAG OVER DE OPLEIDING TOT KUSTWACHTER.

Op den 1sten October 1916 waren te Amsterdam in opleiding 48 zeemiliciens van de 2de ploeg 1916 en 57 landstormplichtigen jaar-klasse 1916. Hiervan werden in den loop der opleiding 3 miliciens en 1 landstormplichtige naar de vloot teruggezonden wegens onvoldoenden aanleg en werd één milicien afgekeurd.

Van de 100 overblijvenden werden op 11 December 38, op 18 Januari 1917 26, op 22 Januari 2 en op 29 Januari de 34 laatsten over de kustwachtposten verdeeld.

20 December 1916 werd er wegens de groote uitbreiding van het aantal kustwachters nog een luitenant ter zee der 2de klasse bij de opleiding geplaatst, die op denzelfden datum met 77 landstormplichtigen, jaarklasse 1910, te Amsterdam aankwam. Van deze ploeg werden 2 man afgevoerd voor den krijgsraad, 1 overgeplaatst en 2 afgekeurd, terwijl er 1 ruim een half jaar ziek thuis lag en nu nog in opleiding is.

Van de lichting 1913 kwam er 1 milicien-kustwachter in opleiding. Respectievelijk werden over de posten verdeeld: 34 op 29 Maart, 37 op 11 Mei en 1 op 18 Mei.

Op 30 Maart kwamen in opleiding 80 zeemiliciens lichting 1917. Hiervan werden naar de posten gezonden: 28 op 2 Juli, 19 op 24 Juli, 28 op 6 Augustus en 2 op 3 September, terwijl 1 werd afgekeurd en 2 door ziekte achter kwamen en nu nog in opleiding zijn. Tevens kwamen op 30 Maart in opleiding 24 landstormplichtigen, jaarklasse 1917 en 2 jaarklassen 1910, waarvan naar de posten werden gezonden: 7 op 2 Juli, 6 op 24 Juli en 12 op 6 Augustus en 1 nu nog in opleiding is.

Op 3 Juli kwamen in opleiding 91 kustwachters, n.l. 22 jaarklasse 1908, 64 jaarklasse 1909, 2 jaarklasse 1917 en 3 miliciens 1917. Hiervan kreeg er 1 onbepaald verlof, 1 werd afgevoerd als deserteur, 1 voor

den kriegsraad, 1 ging over als hulp-monteur en 1 werd afgekeurd.

15 Augustus werden nog 15 man aan deze opleiding toegevoegd om de leemte van 30 man aan te vullen, ontstaan door afkeuring en dergelijke redenen. Hiervan waren 4 miliciens van 1915, 1 van 1916 en 3 van 1917, 1 landstormplichtige 1908, 5 van 1909 en 1 van 1917. Bovendien werd er nog aan toegevoegd een milicien-hulptelegrafist 1917, die als zoodanig te weinig aanleg toonde.

Op 1 October 1917 zijn totaal in opleiding 106 kustwachters.

Evenals vorige jaren werd de opleiding gehuisvest in de verblijven boven de schoollokalen. Op 30 Maart 1917 bleek deze ruimte niet meer voldoende voor het groote aantal kustwachters toen in opleiding en werd een gedeelte van de artillerieloods in gebruik genomen, daartoe tijdig in orde gebracht. Ofschoon de tijd in hoofdzaak werd besteed aan die vakken, speciaal voor vorming van kustwachters bestemd, werden ook eenige uren per week uitgetrokken voor de militaire vorming en lichamelijke ontwikkeling. Elken morgen, na baksgewijs zindelijkheidsinspectie, werden ongeveer twintig minuten besteed aan lichaams-oefeningen.

Den 1sten Juni 1917 werd aangevangen met een herhalingscursus voor korporaals-zeemilicien-kustwachter, waarvoor om de 14 dagen twee korporaals naar hier werden gedetacheerd.

OPLEIDING TOT KORPORAAL-KONSTABEL EN TOT KANONNIER.

Aan de opleiding tot korporaalkonstabel namen deel 13 matrozen en 2 mariniers, waarvan 13 met zeer gunstigen en 2 met gunstigen uitslag.

Opgeleid tot kanonnier werden 4 kwartiermeesters, 10 matrozen der 1ste klasse, 17 matrozen der 2de klasse, 6 matrozen der 3de klasse, 4 mariniers der 1ste klasse en 13 mariniers der 2de klasse, totaal 54 man.

Hiervan vielen in den loop van den cursus af:

1 matroos der 1ste klasse, wegens voortdurend verblijf in het hospitaal, en 2 matrozen, één der 2de klasse en één der 3de klasse, die hun dienstverband niet overeenkomstig het bepaalde wilden verlengen.

Van de 51 overblijvenden werden 49 man aangesteld tot kanonnier der 1ste klasse, terwijl aan twee mariniers het brevet van kanonnier der 2de klasse uitgereikt werd.

Voor de schietoefeningen werd de nieuwe tabel II van Bijlage I S. G. gevolgd, echter werden de afstanden tot de schijf bij de oefeningen met de kanons van 5 c.M. No. 1 en het kanon van 7,5 c.M. s. aut. No. 1, vergroot en gebracht op respectievelijk 900—1200 M. Het beschieten van vliegtuigen had plaats op een model-Zeppelin, hangende aan een dubbelen z.g. Amerikaanschen vlieger, opgelaten aan dun staaldraad, en uit eene geweerschietinrichting aan het kanon van 3,7 c.M. anti-luchtvaart.

In verband met de sterk gevoelde behoefte om op de torpedovloot kanonniërs te hebben, die ook vertrouwd zijn met het daar aan boord meer zelfstandig optreden van den richter en de eigenaardige moeilijkheden, welke het schieten op eene torpedoboot biedt, werden in overleg met den commandeerenden officier van Hr. Ms. *Koningin Emma* door de aspirant-kanonniërs op eene torpedoboot zeer vele gierschijfoefeningen gehouden, zoowel binnen als buitengaats. Uit deze aanstaande kanonniërs kon ten slotte een elftal gekozen worden, dat daarbij het best voldeed en met een drietal scherpoefeningen dit meer afzonderlijk gedeelte der opleiding besloot.

Het examen voor hooger rang werd afgelegd door:

2	sergeant-konstabels	met zeer voldoende
1	sergeant-konstabel	" onvoldoende.
1	korporaal-konstabel	" bijzonder goed.
3	" konstabels	" voldoende.
1	" konstabel	" onvoldoende.

Door de bijzondere tijdsomstandigheden hadden geene herhalingscursussen plaats.

RAPPORT OVER DE OPLEIDING VAN HET PERSONEEL DER KONINKLIJKE MARINE-RESERVE van 1 October 1916 tot ultimo September 1917.

Door den mobilisatietoestand had in het afgelopen verslagjaar geene opleiding van personeel voor de Marine-Reserve plaats en werden alleen de benoemde buitengewone adelborsten der Koninklijke Marine-Reserve zolang aan boord van het opleidingsschip gehouden tot het voor hunne ontwikkeling beter werd geoordeeld hen over te plaatsen op de actieve oorlogsbodems, wat gewoonlijk na drie maanden geschiedde.

Gebrek aan instructeurs en materieel was oorzaak, dat die opleiding niet volledig kon plaats hebben. Het onderricht omvatte slechts scheepsdienst, militaire wetten, seinwezen, geweer- en revolver-schieten, practische artillerie en infanterie-examen.

STATISTIEKE OPGAVEN.

Jaar	1890		1891		1892		Totaal
	Maand	Jaar	Maand	Jaar	Maand	Jaar	
1	1	1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6
7	7	7	7	7	7	7	7
8	8	8	8	8	8	8	8
9	9	9	9	9	9	9	9
10	10	10	10	10	10	10	10
11	11	11	11	11	11	11	11
12	12	12	12	12	12	12	12
13	13	13	13	13	13	13	13
14	14	14	14	14	14	14	14
15	15	15	15	15	15	15	15
16	16	16	16	16	16	16	16
17	17	17	17	17	17	17	17
18	18	18	18	18	18	18	18
19	19	19	19	19	19	19	19
20	20	20	20	20	20	20	20
21	21	21	21	21	21	21	21
22	22	22	22	22	22	22	22
23	23	23	23	23	23	23	23
24	24	24	24	24	24	24	24
25	25	25	25	25	25	25	25
26	26	26	26	26	26	26	26
27	27	27	27	27	27	27	27
28	28	28	28	28	28	28	28
29	29	29	29	29	29	29	29
30	30	30	30	30	30	30	30
31	31	31	31	31	31	31	31
32	32	32	32	32	32	32	32
33	33	33	33	33	33	33	33
34	34	34	34	34	34	34	34
35	35	35	35	35	35	35	35
36	36	36	36	36	36	36	36
37	37	37	37	37	37	37	37
38	38	38	38	38	38	38	38
39	39	39	39	39	39	39	39
40	40	40	40	40	40	40	40
41	41	41	41	41	41	41	41
42	42	42	42	42	42	42	42
43	43	43	43	43	43	43	43
44	44	44	44	44	44	44	44
45	45	45	45	45	45	45	45
46	46	46	46	46	46	46	46
47	47	47	47	47	47	47	47
48	48	48	48	48	48	48	48
49	49	49	49	49	49	49	49
50	50	50	50	50	50	50	50
51	51	51	51	51	51	51	51
52	52	52	52	52	52	52	52
53	53	53	53	53	53	53	53
54	54	54	54	54	54	54	54
55	55	55	55	55	55	55	55
56	56	56	56	56	56	56	56
57	57	57	57	57	57	57	57
58	58	58	58	58	58	58	58
59	59	59	59	59	59	59	59
60	60	60	60	60	60	60	60
61	61	61	61	61	61	61	61
62	62	62	62	62	62	62	62
63	63	63	63	63	63	63	63
64	64	64	64	64	64	64	64
65	65	65	65	65	65	65	65
66	66	66	66	66	66	66	66
67	67	67	67	67	67	67	67
68	68	68	68	68	68	68	68
69	69	69	69	69	69	69	69
70	70	70	70	70	70	70	70
71	71	71	71	71	71	71	71
72	72	72	72	72	72	72	72
73	73	73	73	73	73	73	73
74	74	74	74	74	74	74	74
75	75	75	75	75	75	75	75
76	76	76	76	76	76	76	76
77	77	77	77	77	77	77	77
78	78	78	78	78	78	78	78
79	79	79	79	79	79	79	79
80	80	80	80	80	80	80	80
81	81	81	81	81	81	81	81
82	82	82	82	82	82	82	82
83	83	83	83	83	83	83	83
84	84	84	84	84	84	84	84
85	85	85	85	85	85	85	85
86	86	86	86	86	86	86	86
87	87	87	87	87	87	87	87
88	88	88	88	88	88	88	88
89	89	89	89	89	89	89	89
90	90	90	90	90	90	90	90
91	91	91	91	91	91	91	91
92	92	92	92	92	92	92	92
93	93	93	93	93	93	93	93
94	94	94	94	94	94	94	94
95	95	95	95	95	95	95	95
96	96	96	96	96	96	96	96
97	97	97	97	97	97	97	97
98	98	98	98	98	98	98	98
99	99	99	99	99	99	99	99
100	100	100	100	100	100	100	100

Sterkte van het korps officieren.

RANGEN.	1908		1909		1910		1911		1912		1913		1914		1915		1916		1917	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Vice-Admiraal	3	3	3	3	3	3	2	2	3	2	2	2	3	4	5	4	4	4	3	3
Schout-bij-nacht	3	3	4	4	5	5	5	5	4	6	5	5	3	2	1	5	5	4	4	4
Kapitein ter zee	29	29	27	27	28	28	28	28	29	28	29	28	31	31	31	29	32	31	32	32
Kapitein-luitenant ter zee	37	37	38	39	36	36	37	37	36	36	36	37	35	35	36	37	35	37	36	37
Luitenant ter zee 1e klasse	127	123	120	119	120	120	119	120	120	120	120	120	120	120	121	121	123	121	121	121
" " " 2e " " a)	179	175	186	176	185	175	198	187	201	193	208	198	190	190	204	185	201	197	212	204
Adelborst d)	42	42	57	54	63	64	64	64	53	51	55	54	59	59	55	54	51	51	49	47
" 3e klasse	84	84	93	91	92	90	89	87	97	92	82	82	81	79	72	70	60	59	59	57
" 3e klasse	19	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inspecteur geneeskundigen dienst	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Hoofdofficier van gezondheid 1e klasse b)	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2
Hoofdofficier van gezondheid 2e klasse b)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3
Officier van gezondheid 1e klasse	41	41	42	39	39	37	37	38	36	41	40	37	38	39	39	43	42	39	43	43
Officier van gezondheid 2e klasse	16	19	19	20	19	19	20	19	21	16	18	17	17	17	18	15	14	17	18	20
Student en candidaat-arts	23	21	24	21	24	23	28	25	25	23	25	25	28	27	32	29	34	29	29	22
Apotheker 1e klasse	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	1	1
" 2e " "	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hoofdofficier van administratie 1e klasse c)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
Hoofdofficier van administratie 2e klasse c)	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3
Officier van administratie 1e klasse	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	27	26	27	27	27	27	27	27
Officier van administratie 2e klasse	40	40	44	40	39	37	39	37	37	36	36	36	38	37	38	38	41	38	41	41

a) Vóór 16 Januari 1915: Adelborst 1e klasse.

b) " 16 " 1915: Dirigeerend officier van gezondheid 1e en 2e klasse.

c) " 16 " 1915: Hoofdinspecteur en Inspecteur van administratie.

d) " 6 September 1916: Adelborst 2e klasse.

RANGEN.	1908		1909		1910		1911		1912		1913		1914		1915		1916		1917	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Officier van administratie 3e klasse a	9	9	8	8	8	8	7	8	8	8	8	7	7	7	7	7	8	8	8	8
Adspirant-administrateur .	8	8	8	8	8	8	8	7	7	7	8	7	8	8	8	8	8	8	6	6
In actieven dienst gesteld gepensionneerd Kapitein- luit. ter zee	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
In actieven dienst gesteld gepensionneerd Luit. ter zee 1e klasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	2	1	1	1
In actieven dienst gesteld gepensionneerd Luit. ter zee 2e klasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	7	5	5	5	4
Luitenant ter zee 2e klasse, behoorende tot den Land- storm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	2	—	—	—

a) Voór 16 Januari 1915: Adjunct-administrateur.

Sterkte van het personeel onderofficieren en manschappen.

RANGEN EN STANDEN.	1908		1909		1910		1911		1912		1913		1914		1915		1916		1917	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Opperschipper	20	19	17	21	18	18	17	18	18	16	18	18	18	18	19	23	23	27	29	34
Schipper	26	26	26	24	25	24	26	25	25	27	25	25	25	25	26	30	32	31	31	36
Bootsman	139	136	135	131	134	134	133	133	133	133	133	130	128	128	127	130	134	140	142	145
Kwartiermeester	145	147	165	159	157	162	157	149	142	133	137	139	137	132	133	130	135	132	136	120
Opperkonstabel	9	8	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	10	10	10	14	16	18
Konstabel-majoor	19	18	17	18	17	17	17	17	17	14	15	15	15	14	14	15	15	15	14	17
Sergeant-konstabel	72	73	76	74	73	73	73	73	74	75	73	73	73	71	71	72	75	75	78	78
Korporaal- "	88	88	87	91	86	99	90	99	94	102	97	106	100	109	108	104	108	112	107	112
Opperseiner	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1
Seiner-majoor	—	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	2	1	3	3	6	7	7	7	7
Sergeant-seiner	—	—	—	1	1	7	7	13	16	16	26	25	26	25	25	25	24	28	28	28
Korporaal-seiner	10	11	18	18	18	22	31	25	26	23	21	23	28	28	29	27	37	34	42	42
Oppertorpedomaker	5	5	4	4	4	4	4	4	4	3	4	5	4	4	5	5	5	7	7	11
Torpedomaker-majoor	15	15	15	15	22	22	24	23	24	25	25	25	25	24	26	29	31	32	32	31
Sergeant-torpedomaker	96	95	96	95	83	82	82	82	84	84	83	87	86	86	86	89	94	98	99	110
Korporaal- "	68	80	81	81	79	80	80	81	78	78	70	69	71	79	80	77	82	79	87	71
Matroos- "	14	5	1	1	6	5	2	2	3	1	11	5	2	11	10	7	11	7	6	10
Oppertorpedist	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	6	7	10	10	14
Torpedist-majoor	30	31	32	32	30	30	30	30	32	33	36	39	41	41	42	44	44	46	47	47
Sergeant-torpedist	45	43	45	45	47	47	49	49	51	56	52	53	55	55	59	73	72	65	64	66
Korporaal- "	68	69	67	64	67	67	67	65	67	63	76	75	76	72	74	83	96	95	102	95
Torpedist 1e klasse	5	4	4	3	3	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Timmerman-majoor	8	8	8	8	8	8	8	8	7	8	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Sergeant-timmerman	24	24	22	22	22	20	19	17	20	18	19	19	19	19	19	18	18	18	18	20
Korporaal- "	14	11	8	8	6	6	8	8	8	10	10	12	12	15	19	19	19	20	19	19
Matroos- " f)	8	5	7	9	9	12	14	16	15	17	21	18	20	15	21	20	21	21	24	21
Oppergeschutmaker a)	—	—	—	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Geschutmaker-majoor b)	3	3	2	1	1	1	1	—	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	4
Sergeant-geschutmaker c)	7	7	7	7	7	7	7	9	8	8	8	11	10	13	13	15	15	14	14	13
Korporaal-geschutmaker d)	5	5	9	9	11	11	11	9	10	10	10	10	7	7	4	2	2	2	2	—
Leerling- " e)	7	7	3	3	3	3	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oppermonteur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1
Monteur-majoor	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2	1	2	3	3	4	5	7	9	9
Sergeant-monteur	14	14	14	14	14	14	14	23	25	28	24	23	21	27	27	31	30	33	31	34

a) Vóór 8 October 1913: oppergeweermaker. — b) Vóór 8 October 1913: geweermaker-majoor. — c) Vóór 8 October 1913: sergeant-geweermaker. — d) Vóór 8 October 1913: korporaal-geweermaker. — e) Vóór 8 October 1913: leerling-geweermaker. Met 1 Januari 1917: timmermansmaat.

RANGEN EN STANDEN.	1908		1909		1910		1911		1912		1913		1914		1915		1916		1917	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Korporaal-monteur . . .	20	19	28	28	36	35	43	34	31	28	30	28	34	36	34	26	33	27	35	33
Leerling- " . . .	22	22	22	22	16	15	7	7	11	11	16	17	17	17	18	17	24	22	86	36
Bottelier-majoor . . .	11	11	11	11	12	11	11	10	10	9	11	10	10	9	10	12	12	16	16	20
Sergeant-bottelier . . .	27	25	25	25	25	25	28	28	27	29	27	27	30	32	31	33	33	32	32	32
Korporaal- " . . .	23	25	24	25	23	23	22	25	22	27	27	27	28	27	28	26	26	25	28	29
Matroos- " . . .	20	20	22	21	24	26	28	24	30	24	26	26	24	25	23	24	24	24	22	24
Ziekenverpleger-majoor .	12	12	13	13	13	12	12	12	12	12	12	11	11	11	11	15	16	17	17	22
Sergeant-ziekenverpleger	36	35	35	37	37	36	35	36	35	35	34	34	33	33	36	41	43	42	42	42
Korporaal- " . . .	31	34	32	32	33	33	34	33	34	34	33	34	37	38	37	37	36	37	38	37
Matroos- " . . .	19	15	22	17	26	26	27	26	28	23	30	26	26	23	25	16	16	17	19	14
Opperschrijver . . .	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	5	6	6	7	9	14
Schrijver-majoor . . .	16	16	16	16	16	16	15	15	15	15	18	18	20	20	20	20	21	23	23	22
Sergeant-schrijver . . .	58	58	58	58	59	59	59	60	59	59	60	60	59	58	58	58	59	58	59	59
Korporaal- " . . .	41	40	36	35	36	36	37	37	37	36	35	35	35	34	38	45	46	47	45	46
Matroos- " . . .	34	30	28	29	25	29	31	33	37	38	32	32	35	39	53	39	38	37	38	39
Sergeant-hofmeester . . .	38	37	41	41	42	42	43	42	42	42	42	41	42	43	43	43	43	43	44	43
Korporaal- " . . .	28	31	25	29	27	26	28	25	27	26	27	30	33	30	36	33	40	40	40	42
Matroos- " . . .	20	18	18	13	11	11	17	22	22	25	26	29	27	24	29	33	39	39	37	34
Sergeant-kok . . .	55	59	59	53	59	58	57	57	55	55	53	54	56	56	56	58	60	60	60	63
Korporaal- " . . .	51	49	54	65	65	65	63	53	50	48	45	48	51	56	57	58	63	65	65	63
Matroos- " . . .	33	35	30	24	17	13	17	31	33	35	37	41	47	41	62	70	74	72	74	68
Kleermaker . . .	14	16	15	20	16	16	20	20	21	22	20	19	18	15	18	21	23	22	23	22
Schoenmaker . . .	31	27	25	38	30	31	33	34	34	36	33	32	33	32	32	32	33	33	33	32
Scheerder . . .	32	30	28	27	27	26	28	27	27	26	30	27	25	27	31	29	29	29	29	29
Matroos 1e klasse . . .	561	528	507	488	500	487	501	484	515	499	486	450	472	477	568	580	625	642	644	691
" 2e " . . .	476	488	491	482	459	468	462	495	534	570	663	657	638	644	644	660	654	647	615	627
" 3e " . . .	610	604	712	793	900	1094	1056	1128	1153	1065	1103	947	854	804	725	799	861	860	827	757
Lichtmatroos . . .	222	331	347	405	414	445	412	360	334	289	194	175	145	121	220	169	107	66	66	90
Jongen . . .	410	450	483	515	536	344	321	262	223	178	176	134	96	94	61	14	—	—	—	—
Zeemilicien . . .	2211	2597	2106	2488	1977	2358	1872	2269	1914	2299	1916	2164	1887	2212	2303	2613	2771	3088	3237	3556
Landstormplichtigen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	531	1140
Kapelmeeester *) . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Onderkapelmeeester . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Stafmuzikant . . .	25	25	25	24	25	25	25	24	25	24	24	24	32	36	36	36	37	37	37	37
Muzikant **) . . .	11	11	11	10	11	11	11	11	11	11	11	11	19	12	10	10	13	13	13	13
Adspirant-muzikant **) .	7	8	8	8	8	8	8	7	8	8	8	8	19	12	10	10	13	13	13	13
Leerling-muzikant . . .	—	6	6	6	5	4	6	7	6	7	7	6	6	6	6	5	1	1	2	4
Leerling-onderofficier 1e kl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	71	100
" 2e " . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	43	35	36

*) Rang van Luitenant ter zee 3e klasse. **) Met 1 Juli 1913: Adspirantstafmuzikant.

RANGEN EN STANDEN.	1908		1909		1910		1911	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli

1912		1913		1914		1915		1916		1917	
Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli

OPGEHEVEN QUALITEITEN. *)

Opferstuurman	3	3	4	4	4	3	4	4	4	2	—	—	—	1	1	1	1	1	1
Stuurman-majoor	6	6	5	4	4	5	3	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—
Sergeant-stuurman	8	5	5	5	4	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sergeant-provoost	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeilmaker-majoor	8	9	8	7	6	6	7	7	7	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4
Sergeant-zeilmaker	4	3	2	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Smid-majoor	1	1	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sergeant-smid	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koksmaat	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eerste-kleermaker	2	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Korporaal- "	7	6	6	6	4	3	3	3	3	2	2	2	2	1	1	1	1	—	—
Korporaal-schoenmaker . .	11	11	11	8	8	8	5	5	4	4	4	3	2	1	1	1	1	1	1

Verplichte reserve.

Korporaal-timmerman . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	—
" bottelier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	1
Matroos- "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	3	2	1	—
Korporaal-hofmeester . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	2	1
Matroos- "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	3	3	1	—
Korporaal-schrijver . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	1
Matroos- "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8	5	5	2	—
Scheerder	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
Matroos 1e klasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74	73	54	35	25	8
" 2e "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	24	21	14	11	3
" 3e "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	6	3	2	—
Adspirant-muzikant	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—
Korporaal-torpedomaker . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
" torpedist	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—

*) Bij Kon. besluit van 22 Juli 1895, n°. 35, werd bepaald, dat deze qualiteiten geleidelijk zullen worden opgeheven.

Sterkte van het Korps Mariniers.

RANGEN EN STANDEN.	1908		1909		1910		1911		1912		1913		1914		1915		1916		1917	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Kolonel	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	—	1	1	1	1	1	1	1	1
Luitenant-kolonel	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	6	6	7
Kapitein	15	15	13	13	13	15	15	15	12	12	12	12	13	13	13	15	14	10	9	8
1e Luitenant	17	17	16	14	13	11	11	9	8	8	6	4	3	3	3	—	—	—	—	—
2e "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Intendant	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Kapitein-kwartiermeester	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2
Luitenant-kwartiermeester	1	1	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Adjutant-onderofficier	3	3	3	2	3	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4
Sergeant-majoor	16	15	15	15	13	16	16	17	15	15	17	17	17	17	22	24	24	26	30	32
Sergeant	112	112	112	112	113	112	109	112	112	112	111	109	106	105	107	105	107	105	101	103
Korporaal	168	168	168	168	168	167	171	166	167	168	168	158	158	159	151	156	154	157	160	152
Marinier 1e klasse	510	550	529	520	513	503	520	516	516	512	509	570	610	604	632	682	696	702	692	706
" 2e "	470	419	457	482	506	548	526	515	515	493	518	417	342	302	285	242	238	256	292	278
" 3e "	319	355	378	397	416	372	388	347	310	306	224	182	162	132	249	281	277	229	187	159
Tamb. maj. of sergt.-tamb.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sergeant-hoornblazer	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	2	4	4	4	4	4
Tamboer 1e klasse	31	30	30	30	30	33	32	31	29	27	30	26	27	24	27	24	24	22	23	23
" 2e "	20	19	18	23	22	17	17	14	14	16	11	12	7	9	7	8	8	9	13	15
" 3e "	16	23	31	30	23	18	15	13	12	11	13	15	15	14	25	45	42	42	52	46
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	10	10	8	9	8	7	8	9	9	10	10	11	12	14	14	14	15	15	15	15
" 2e "	4	4	4	4	8	7	8	7	8	7	9	7	4	4	6	6	6	7	8	9
" 3e "	13	13	17	16	16	15	17	12	9	11	11	10	10	13	12	13	12	11	8	6
Adj.-onderoffic.-schrijver	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3
Sergeant-majoor-schrijver	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	—	—	—	—	—	—
" schrijver	3	2	4	4	3	3	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Korporaal "	3	3	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fourier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Meester-geweermaker	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1
" kleermaker	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Hoofd-magazijnknecht	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Magazijnknecht	2	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
In actieven dienst gesteld gep. Luit.-kolonel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	3	2
Korporaal (behoorende tot de verplichte reserve)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2	1	1	—

Sterkte van het personeel van den Marine-stoomvaartdienst.

RANGEN EN STANDEN.	1908		1909		1910		1911		1912		1913		1914		1915		1916		1917	
	Jan.	Juli	Jan.	Juli	Jan.	Juli	Jan.	Juli	Jan.	Juli	Jan.	Juli	Jan.	Juli	Jan.	Juli	Jan.	Juli	Jan.	Juli
Hoofdoffic.-machinist 1e kl. <i>g)</i>	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	1	1	1	1	1
" " 2e " <i>g)</i>	15	14	20	20	18	24	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	23	25	25	25
Officier- " 1e " "	45	46	42	43	47	41	41	45	45	45	48	46	48	49	49	49	49	54	54	54
" " 2e " "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	49	44	44	42	42
" " 3e " <i>h)</i>	46	46	44	46	43	50	44	33	37	33	39	30	38	34	41	5	5	4	4	4
Hoofdmachinist	141	135	140	129	146	135	153	151	149	141	146	148	150	146	146	145	143	142	150	145
Machinist.	44	42	51	48	40	38	38	38	40	38	35	32	31	31	32	31	15	15	—	—
Adjunct-machinist	61	60	56	56	54	53	50	50	51	51	54	54	49	49	46	46	55	51	59	58
Adspir.-machinist	—	—	—	—	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	8	8	8
Oppermachinedrijver <i>a)</i>	28	28	30	34	34	33	33	32	31	31	31	30	30	30	30	30	31	40	40	52
Machinedrijver-majoor <i>b)</i>	49	48	54	53	50	42	47	51	56	61	63	66	71	77	86	87	90	88	92	93
Sergeant-machinedrijver <i>c)</i>	44	50	43	49	53	45	36	42	34	26	29	28	26	20	21	28	21	19	22	28
Korpor.-machinedr. 1e kl. <i>d)</i>	198	199	210	218	224	232	241	244	244	271	276	271	276	296	308	317	340	337	333	325
" " 2e " <i>e)</i>	—	1	6	7	10	13	19	22	21	24	26	28	35	36	40	50	49	49	48	53
" stoker <i>f)</i>	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " I	15	12	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " II	46	33	35	29	29	29	26	24	34	29	30	26	24	23	23	22	20	20	20	17
" " B. D.	157	182	186	193	179	172	175	164	169	149	158	155	163	183	144	145	134	136	137	137
Stoker-olieman	495	486	457	460	429	463	481	523	547	561	544	525	487	455	461	423	426	410	437	426
Stoker 1e klasse	8	9	9	6	6	6	5	5	8	8	8	8	8	7	7	7	7	7	7	4
" 1e " B. D.	230	270	328	328	315	241	213	193	166	147	119	125	92	143	193	207	219	195	193	193
" 2e "	5	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3e "	—	—	2	1	1	1	3	2	2	3	5	5	2	1	8	8	15	8	25	4
Hulpstoker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	23	65	109	127	125	103	97
Leerling-stoker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	2	2	1	1
Stoker 1e klasse (behoorende tot de verplichte reserve)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

a) Vóór 1 Juli 1913: Opperstoker. — b) Vóór 1 Juli 1913: Stoker-majoor. — c) Vóór 1 Juli 1913: Sergeant-stoker. — d) Vóór 1 Juli 1913: Korporaal-stoker 1e klasse. — e) Vóór 1 Juli 1913: Korporaal-stoker 2e klasse. — f) Vóór 1 Juli 1913: Korporaal-stoker 3e klasse. — g) Vóór 16 Januari 1915: Inspecteur van den Marine-stoomvaartdienst (rang van Kapitein ter zee en Kapitein-luitenant ter zee). — h) Vóór 16 Januari 1915: Hoofdmachinist.

Sterkte van het personeel der Koninklijke marine-reserve.

RANGEN EN STANDEN.	1908		1909		1910		1911		1912		1913		1914		1915		1916		1917	
	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 . .	9	9	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	9	10	10	14	16	18	20	20
Buitengewoon luitenant ter zee 1e klasse	6	6	6	6	5	4	4	4	4	4	3	3	2	2	1	2	1	1	1	1
Luitenant ter zee 2e klasse . .	30	33	35	36	37	35	37	46	47	48	51	51	52	57	60	57	54	59	64	64
Adelborst 1e klasse	40	39	48	50	46	55	53	44	43	46	36	34	38	34	26	35	33	36	31	33
Buitengewoon adelborst	39	38	24	22	25	19	18	19	21	16	16	17	17	19	24	20	24	21	26	24
Matroos 1e klasse	156	156	147	141	140	129	130	127	124	117	114	111	111	107	107	106	106	104	102	100
" 2e "	60	61	60	45	35	31	31	26	23	28	28	24	19	24	26	26	26	26	26	21
Torpedist 1e klasse	6	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
" 2e "	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hoofdmachinist (2e klasse) . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Machinist	54	56	60	56	54	54	57	52	50	49	41	39	34	33	32	32	32	32	32	32
Adjunct-machinist	90	84	94	89	85	76	64	46	18	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leerling-machinist	99	91	56	57	18	15	5	2	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Machinedrijver-majoor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	5
Sergeant-machinedrijver a) . .	2	4	7	8	13	14	13	11	10	7	7	7	7	7	7	7	7	7	1	1
Korporaal- " (2e kl.) b) . .	5	4	3	4	3	3	3	3	3	2	3	2	2	2	2	2	3	3	3	4
Stoker-olifman	11	11	14	12	19	19	17	16	10	9	7	7	7	9	8	8	6	6	6	6
Stoker 1e klasse	30	34	34	28	26	23	25	23	22	23	22	24	23	33	35	33	33	33	33	24
" 2e "	5	5	3	5	4	3	2	2	2	—	1	1	2	2	2	2	2	2	2	—
Tijdelijk Buit. Luit. ter zee 1e kl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	4	4
" Luit. ter zee 2e kl. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	11	9	8	8	7

a) Vóór 1 Juli 1913: Sergeant-stoker. — b) Vóór 1 Juli 1913: Korporaal-stoker (2e klasse).

Mutatiën bij de officieren der zeemacht gedurende het jaar 1916.

R A N G E N.	Sterkte op 1 Jan. 1916.	Bijgekomen door:			Afgestaan door:						Sterkte op 1 Jan. 1917.
		bevordering.	benoeming.	Totaal.	bevordering.	pensionneering.	eervol ontslag.	intrekk. benoem.	overlijden.	Totaal.	
Vice-Admiraal	4	—	—	—	—	1	—	—	—	1	3
Schout-bij-nacht	5	1	—	1	—	2	—	—	—	2	4
Kapitein ter zee	32	5	—	5	1	4	—	—	—	5	32
Kapitein-luitenant ter zee	35	12	—	12	5	5	—	—	1	11	36
Luitenant ter zee 1e klasse	123	12	—	12	12	2	—	—	—	14	121
" " " 2e " 	201	26	—	26	12	3	—	—	—	15	212
" " " 3e " 	51	24	—	24	26	—	—	—	—	26	49
Adelborst a)	60	—	24	24	24	—	1	—	—	25	59
Kolonel der mariniers	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Luitenant-kolonel der mariniers	3	3	—	3	—	—	—	—	—	—	6
Kapitein der mariniers	14	—	—	—	3	2	—	—	—	5	9
1e Luitenant der mariniers	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inspecteur geneeskundigen dienst	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Hoofdofficier van gezondheid 1e kl.	3	—	—	—	—	1	—	—	—	1	2
Hoofdofficier van gezondheid 2e kl.	2	1	—	1	—	—	—	—	—	—	3
Officier van gezondheid 1e klasse	42	5	—	5	1	2	—	—	1	4	43
" " " 2e " 	14	—	9	9	5	—	—	—	—	5	18
Hoofdofficier van administratie 1e klasse	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	2
Hoofdofficier van administratie 2e klasse	3	3	—	3	1	1	—	—	1	3	3
Officier van administratie 1e klasse	27	3	—	3	3	—	—	—	—	3	27
" " " 2e " 	41	4	—	4	3	1	—	—	—	4	41
Transporteeren	663	100	33	133	96	24	1	—	3	124	672

a) Voor 6 September 1916: Adelborst 2e klasse.

RANGEN.

R A N G E N.	Sterkte op 1 Jan. 1916.	Bijgekomen door:			Afgegaan door:							Sterkte op 1 Jan. 1917.
		bevordering.	benoeming.	Totaal.	bevordering.	pensionneering.	eervol ontslag.	intrekk. benoem.	overlijden.	Totaal.		
Transport . . .	663	100	33	133	96	24	1	—	3	124	672	
Officier van administratie 3e kl. . .	8	4	—	4	4	—	—	—	—	4	8	
Adspirant-administrateur . . .	8	—	2	2	4	—	—	—	—	4	6	
Hoofdofficier-machinist 1e kl. . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	

Mutatiën bij de machinisten, onderofficieren en manschappen der Zeemacht gedurende het jaar 1916.

RANG, STAND EN KLASSE.	Sterkte op 1 Jan. 1916.	BIJGEKOMEN DOOR					AFGEGAAN DOOR												Sterkte op 1 Jan. 1917.
		aanneming.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degradatie, terugstelling.	terugkeer van desertie.	Totaal.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degradatie, terugstelling.	overlijden.	langdurige dienst.	lichaams- of ziels- gebreken.	ongeschiktheid v. anderen aard.	dienstindiging of verzoek.	veroordeeling.	wangedrag.	verregaande plichtsverzaking als militair.	desertie.	Totaal.	
Opperschipper	23	—	7	—	—	7	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	29
Schipper	32	—	7	—	—	7	7	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	8	31
Bootsman	134	—	18	—	—	18	7	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	10	142
Kwartiermeester	135	—	20	—	—	20	18	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	19	136
Opperkonstabel	10	—	6	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
Konstabel-majoor	15	—	5	—	—	5	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	14
Sergeant-konstabel	75	—	11	—	—	11	5	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	8	78
Korporaal-konstabel	108	—	11	—	—	11	11	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	107
Opperseiner	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Seiner-majoor	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Sergeant-seiner	24	—	4	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
Korporaal-seiner	37	—	10	—	—	10	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	42
Oppergeschutmaker <i>a)</i>	1	—	1	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	1
Geschutmaker-majoor <i>b)</i>	2	—	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2
Sergeant-geschutmaker <i>c)</i>	15	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	14
Korporaal-geschutmaker <i>d)</i>	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Leerling-geschutmaker <i>e)</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oppermonteur	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Monteur-majoor	5	—	4	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Sergeant-monteur	30	—	6	—	—	6	4	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	5	31
Korporaal-monteur	33	—	8	—	—	8	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	35
Leerling-monteur	24	25	—	1	—	26	8	—	—	—	2	3	—	1	—	—	—	14	36
Timmerman-majoor	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Sergeant-timmerman	18	—	2	—	—	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	18
Korporaal-timmerman	19	—	2	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	19
Matroos-timmerman <i>f)</i>	21	—	5	—	—	5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	24
Bottelier-majoor	12	—	4	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
Transporteeren	791	25	132	1	—	158	82	2	—	1	12	4	—	2	—	—	—	103	846

a) Vóór 8 October 1913: oppergewermaker. — *b)* Vóór 8 October 1913: gewermaker-majoor. — *c)* Vóór 8 October 1913: sergeant-gewermaker. — *d)* Vóór 8 October 1913: korporaal-timmermansmaat. — *e)* Vóór 8 October 1913: leerling-gewermaker. — *f)* Met 1 Januari 1917: timmermansmaat.

RANG, STAND EN KLASSE.	Sterkte op 1 Jan. 1916.	BIJGEKOMEN DOOR					AFGEGAAN DOOR												Sterkte op 1 Jan. 1917.
		aaneming.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degra- datie, terugstelling.	terugkeer van desertie.	Totaal.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degra- datie, terugstelling.	overlijden.	Ontslag.							desertie.	Totaal.	
										langdurige dienst.	lichaams- of ziels- gebreken.	ongeschiktheid v. anderen aard.	diensteindiging of verzoek.	veroordeeling.	wangedrag.	verregaande plichts- verzaking als militair.			
Per transport . . .	791	25	132	1	—	158	82	2	—	1	12	4	—	2	—	—	—	103	846
Sergeant-bottelier . . .	33	—	4	—	—	4	4	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	5	32
Korporaal-bottelier . . .	26	—	7	—	—	7	4	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	5	28
Matroos-bottelier . . .	24	—	7	—	—	7	7	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	9	22
Ziekenverpleger-majoor . . .	16	—	2	—	—	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	1	17
Sergeant-ziekenverpleger . . .	43	—	3	—	—	3	2	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	4	42
Korporaal-ziekenverpleger . . .	36	—	5	—	—	5	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	38
Matroos-ziekenverpleger . . .	16	—	8	—	—	8	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	19
Opperschrijver . . .	6	—	5	—	—	5	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	2	9
Schrijver-majoor . . .	21	—	8	—	—	8	5	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	6	23
Sergeant-schrijver . . .	59	—	10	—	—	10	8	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	10	59
Korporaal-schrijver . . .	46	—	10	—	—	10	10	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	11	45
Matroos-schrijver . . .	38	—	14	—	—	14	10	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	14	38
Sergeant-hofmeester . . .	43	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
Korporaal-hofmeester . . .	40	—	3	—	—	3	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	3	40
Matroos-hofmeester . . .	39	—	1	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	37
Sergeant-kok . . .	60	—	2	—	—	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	60
Korporaal-kok . . .	63	—	4	—	—	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	65
Matroos-kok . . .	74	—	3	—	2	5	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	74
Kleermaker . . .	23	—	3	—	—	3	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	3	23
Schoenmaker . . .	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
Scheerder . . .	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29
Matroos der 1ste klasse . . .	625	—	120	21	1	142	69	40	2	—	4	—	—	2	1	3	2	123	644
" " 2de " . . .	654	—	135	47	4	186	146	37	—	—	3	—	—	4	12	14	9	225	615
" " 3de " . . .	861	—	176	41	24	241	137	30	3	—	12	—	2	22	17	15	37	275	827
Lichtmatroos . . .	107	143	—	1	5	149	176	—	—	—	2	4	—	—	5	—	3	190	66
Jongen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kapelmeester . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Onderkapelmeester . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Transporteeren . . .	3808	168	663	111	36	978	678	111	10	1	45	8	4	30	35	35	52	1009	3777

RANG, STAND EN KLASSE.	Sterkte op 1 Jan. 1916.	BIJGEKOMEN DOOR					Totaal
		aanneming.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degra- datie, terugstelling.	terugkeer van desertie.		
Per transport	3808	168	663	111	36	978	
Stafmuzikant	37	—	1	—	—	1	
Adspirant-stafmuzikant	13	—	—	—	—	—	
Leerling-muzikant	1	—	1	—	—	1	
Oppertorpedomaker	5	—	2	—	—	2	
Torpedomaker-majoor	31	—	3	—	—	3	
Sergeant-torpedomaker	94	—	9	—	—	9	
Korporaal-torpedomaker	82	—	20	—	—	20	
Matroos-torpedomaker	11	—	15	3	1	19	
Oppertorpedist	7	—	3	—	—	3	
Torpedist-majoor	44	—	6	—	—	6	
Sergeant-torpedist	72	—	1	—	—	1	
Korporaal-torpedist	96	—	9	—	—	9	
Torpedist der 1ste klasse	1	—	—	—	—	—	
Hoofdmachinist	5	—	—	—	—	—	
Machinist	143	—	15	—	—	15	
Adjunct-machinist	15	—	—	—	—	—	
Adspirant-machinist	55	8	—	—	—	8	
Oppermachinedrijver	6	—	2	—	—	2	
Machinedrijver-majoor	31	—	11	—	—	11	
Sergeant-machinedrijver	90	—	18	—	—	18	
Korporaal- " 1e klasse	21	—	7	—	—	7	
" " 2e "	340	—	27	—	—	27	
" " stoker	49	—	—	—	—	—	
Stoker-olieman	134	—	31	4	1	36	
Stoker 1ste klasse	426	—	62	9	—	71	
" 2de "	207	30	42	23	5	100	
Hulpstoker	15	—	—	24	—	24	
Leerling-stoker	127	30	—	1	—	31	
Leerling-onderofficier 1e klasse	—	—	78	—	—	78	
" " 2e "	40	94	—	—	—	94	
Transporteeren	6006	330	1026	175	43	1574	

AFGEGAAN DOOR												Sterkte op 1 Jan. 1917.
bevordering.	herstel in rang of klasse, degradatie, terugstelling.	overlijden.	Ontslag.								Totaal.	
			langdurige dienst.	lichaams- of zielsgebreken.	ongeschiktheid v. anderen aard.	diensteindiging of verzoek.	veroordeeling.	wangedrag.	verregaande plichtsverzaking als militair.	desertie.		
678	111	10	1	45	8	4	30	35	35	52	1009	3777
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2	32
9	3	—	—	2	—	—	—	—	—	—	4	99
20	—	—	—	1	—	—	1	—	—	1	15	87
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	24	6
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
6	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	3	47
1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	9	64
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	102
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
6	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	4
15	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	8	150
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	59
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
11	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	2	40
5	1	—	—	2	—	—	—	—	—	—	16	92
20	3	2	—	9	—	—	—	—	—	—	6	22
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	333
29	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	48
33	15	1	—	1	—	1	—	1	—	2	33	137
69	30	1	—	3	—	—	1	—	1	7	60	437
—	10	—	—	—	—	3	—	—	—	—	112	195
42	2	—	—	—	5	—	6	—	—	1	14	25
—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	55	103
78	—	—	—	—	12	9	—	—	—	—	7	71
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99	35
032	175	19	1	75	37	19	40	36	36	67	1537	6043

RANG, STAND EN KLASSE.		Sterkte op 1 Jan. 1916.	BIJGEKOMEN DOOR					AFGEGAAN DOOR												Sterkte op 1 Jan. 1917.
			aanneming.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degra- datie, terugstelling.	terugkeer van desertie.	Totaal.	bevordering.	herstel in rang of klasse, degra- datie, terugstelling.	overlijden.	Ontslag.								Totaal.	
											langdurige dienst.	lichaams- of ziels- gebreken.	ongeschiktheid v. anderen aard.	diensteindiging of verzoek.	veroordeeling.	wangedrag.	verregaande plichts- verzeking als militair.	desertie.		
Opgeheven qualiteiten.	Per transport . . .	6006	330	1026	175	43	1574	1032	175	19	1	75	37	19	40	36	36	67	1537	6043
	Korporaal-machinedrijver 2e kl. BD	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
	Stoker 1ste klasse BD . . .	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
	Oppeurman . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	Stuurman-majoor . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Zeilmaker-majoor . . .	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
	Korporaal-kleermaker . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—
Korporaal-schoenmaker . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
	Totaal 1916 . . .	6040	330	1026	175	43	1574	1032	175	19	1	76	37	19	40	36	36	67	1538	6076
	" 1915 . . .	5745	464	1308	101	32	1905	1358	101	30	5	61	14	1	25	4	2	49	1650	6000*
	" 1914 . . .	5575	424	1234	81	52	1791	1238	80	11	57	80	14	89	19	7	—	26	1621	5745
	" 1913 . . .	6012	263	1257	51	47	1618	1251	51	14	78	88	49	209	92	165	4	52	2053	5577**
	" 1912 . . .	6156	335	1530	62	44	1971	1531	62	12	81	86	13	159	72	3	4	92	2115	6012

*) Vermits in de statistiek over 1915 geen mutatiën zijn opgenomen betreffende de in 1 Januari 1916 aanwezige 40 leerlingen-onderofficier.

De statistiek over 1916, die mutatiën volledig vermeldend, geeft in verband hiermede.

**) Moet zijn 5575. De opgave 5577 ontstond doordat in 1913 aan het Departement een de statistiek van 1913 eene sterkte in dien rang op 1 Januari 1914 vermeldde van 36, terwijl

in October 1915 aangenomen leerlingen-onderofficier, zijn hieronder niet begrepen de op

eene sterkte op 1 Januari 1916 aan van: 6040.

De juiste opgave werd verstrekt van het aantal korporaals-monteur, als gevolg waarvan de statistiek over 1914 de juiste sterkte op 1 Januari 1914 van 34 korporaals-monteur aangaf.

Opgaven betreffende aanneming en verloop van onder-officieren en minderen.

Jaar.	Bijgekomen						Afgestaan door ontslag, overlijden, desertie.	Vermeerdering.	Vermindering.
	door aanneming van					Totaal.			
	jongens		licht- matrozen.	schepelin- gen in andere qualiteiten.	door terugkeer van desertie.				
	te Leiden.	te Wil- lemsoord.							
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
1911	189	—	122	147	54	512	487	25	—
1912	140	—	82	113	44	379	522	—	143
1913	91	—	63	109	47	310	751	—	441
1914	50	—	163	211	52	476	303	173	—
1915	—	—	234	230	32	496	191	305	—
1916	—	—	143	187	43	373	331	42	—

Koninklijk instituut voor de marine te Willemsoord.

	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
<i>Aanneming van Adelborsten.</i>										
Aantal opengestelde plaatsen	32	33	32	32	23	26	30	30	30	30
Waarvoor zich aanmeldden.	46	73	64	63	41	41	41	42	32	29
Daarvan hadden geen diploma of onvoldoende cijfers. . .	10	17	12	18	10	7	7	7	3	2
Trokken zich terug . . .	1	4	8	4	3	1	6	4	3	1
Werden geneeskundig onge- schikt bevonden.	6	16	11	7	3	5	2	10	3	1
Aangesteld	23	35	32	32	21	26	21	17	23*	22**
Niet aangesteld of voor eene aanstelling bedankt . .	6	3	1	2	4	2	5	4	—	3
Bovendien aangesteld, af- komstig van het Internaat te Dordrecht.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3

* Door definitieve aanneming van 1 voorwaardelijk toegelatene werd dit aantal 24.

** Waarvan 3 voorwaardelijk zijn toegelaten.

Eind- en overgangsexamen.

Derde afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	35 <i>b</i>	25	33	32 <i>b</i>	37 <i>c</i>	26	29 <i>d</i>	24 <i>e</i>	22 <i>f</i>	24 <i>a</i>
Bij het examen slaagden . .	32	25	33	26	29	23	24	15	20	21
Vergund den cursus nogmaals te volgen	2	—	—	5	5	3	3	5	—	1

a. 2 adelborsten werden eervol ontslagen (1 op verzoek en 1 wegens gebrek aan aanleg en lust). *b.* 1 adelborst werd eervol ontslagen. *c.* 3 adelborsten werden op verzoek eervol ontslagen. *d.* 2 adelborsten werden op verzoek eervol ontslagen. *e.* 1 adelborst is overleden en 3 adelborsten werden eervol ontslagen (een op verzoek, een wegens lichaamsgebreken en een wegens het niet kunnen volgen der opleiding). *f.* 2 adelborsten werden wegens lichaamsgebreken eervol ontslagen.

Tweede afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	36	34 <i>c</i>	25 <i>d</i>	33	27	29	25 <i>f</i>	24	15	20
Bij het examen slaagden . .	34	32	24	32	27	27	24	24	15	20
Vergund den cursus nogmaals te volgen	2	—	—	1	—	2	—	—	—	—

Eerste afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	33	34 <i>a</i>	33 <i>e</i>	24*	33	27	28	24 <i>d</i>	24	15
Bij het examen slaagden . .	33	32	32	22	33	26	28	23	24	15
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—

* 1 adelborst werd op verzoek eervol ontslagen. *a.* 1 adelborst werd 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. *f.* 1 adelborst werd wegens lichaamsgebreken eervol ontslagen.

Opleiding van aspirant-administrateurs.

	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Toelatingsexamen.

Aantal opengestelde plaatsen	4	4	3	4	4	4	4	4	4	—
Waarvoor zich aanmeldden.	21	16	14 <i>b</i>	19 <i>c</i>	14 <i>d</i>	9	17	9	6 <i>e</i>	—
Zich teruggetrokken . . .	7	5	2	4	3	1	4	1	1	—
Geneeskundig afgekeurd. .	3	2	4	2	2	4	2	2	2	—
Aan de vereischten voldeden	8	4	3	8	6	4	6 <i>c</i>	6 <i>c</i>	2	—
Aangesteld	4	4*)	3*)	4	4	4*)	4*)	4*)	2 <i>f</i>)	—

*) Zonder gehouden examen. *b*) 4 hiervan werden tot adelborst 2de klasse benoemd. *c*) hiervan werden 2 tot adelborst 2de klasse benoemd. *d*) hiervan zijn twee kandidaten niet opgekomen en werd een benoemd tot adelborst 2e klasse. *e*) 1 hiervan werd tot adelborst benoemd. *f*) voorwaardelijk aangesteld.

Aanneming.

Aantal opengestelde plaatsen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Waarvoor zich aanmelden .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Zich teruggetrokken . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Geneeskundig afgekeurd .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aan de vereischten voldeden.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Aangesteld	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3

*Eind- en overgangsexamen.**Tweede afdeeling.*

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	4	4	4	3	4	4	4	4	4	2
Bij het examen slaagden .	4	4	4	3	4	4	4	4	4	2
Vergund den cursus nogmaals te volgen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Eerste afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	4	4	4 a)	4	3	4	4	4	4	4
Bij het examen slaagden .	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4
Vergund den cursus nogmaals te volgen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

a) 1 adspirant kon wegens ziekte aan het examen niet deelnemen.

Voortgezette opleiding van adspirant-machinisten.

	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Eerste afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—
Bij het examen slaagden .	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Opleiding van adspirant-machinisten.*Toelatingsexamen.*

Aantal opengestelde plaatsen	16	17	17	18	24	26	20	10	8	—
Waarvoor zich aanmeldden	64	62	97	65	54	43	52	43	46	—
Geneeskundig afgekeurd .	22	14	29	23	10	10	18	17	14	—
Niet opgekomen	3	3	6	3	4	2	3	1	1	—
Aan het examen hebben deelgenomen	38	45	62	39	40	31	31	25	31	—
Tijdens het examen trokken zich terug	1	—	1	1	—	2	—	1	1	—
Aan de vereischten voldeden	16	17	23	20	19	15	15	11	17	—
Aan de vereischten voldeden niet	21	28	38	18	21	14	17	13	13	—
Aangesteld	16	16	17	18	19	14	14	10	8	—

Aanneming.

Aantal opengestelde plaatsen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Waarvoor zich aanmeldden.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30
Geneeskundig afgekeurd.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Niet opgekomen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Trokken zich terug . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Aan de vereischten voldeden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
Aan de vereischten voldeden niet.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Aangesteld	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8

Eind- en overgangsexamen.

5e afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	17	16	16	18	19	22	15	14	13 ^a	8
Bij het examen slaagden .	17	16	15	17	16	21 ^f	15	11	11	7
Vergund den cursus nogmaals te volgen. . . .	—	—	1	1	3	1	—	3	—	1

4e afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	23	17	16	15	17	16	18	18	11	11 ^f
Bij het examen slaagden .	23	17	16	15	17	16	15	18	11	10
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—

3e afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	21	23 ^d	21	17	15 ^b	17	16 ^e	15 ^d	18 ^g	16 ^e
Bij het examen slaagden .	20 ^c	18	20	17	14	17	15	14	11	15
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	4	1	—	—	—	—	—	5	—

2e afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	—	—	—	—	—	—	—	—	14 ^h	11 ^e
Bij het examen slaagden .	—	—	—	—	—	—	—	—	13	10
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

a 1 leerling werd op verzoek en 1 wegens lichaamsgebreken ontslagen. *b* 1 leerling werd op verzoek ontslagen. *c* 1 leerling werd ontslagen. *d* 1 leerling werd wegens lichaamsgebreken ontslagen. *e* 1 leerling werd wegens ongeschiktheid eervol ontslagen. *f* 3 leerlingen werden op verzoek eervol ontslagen. *g* 1 leerling werd wegens ongeschiktheid en 1 wegens verregaand gebrek aan vlijt en lust bij de werkzaamheden ontslagen. *h* 1 leerling werd wegens verregaand gebrek aan vlijt en lust bij de werkzaamheden ontslagen. *j* 1 leerling is overleden.

Internaat voor adspirant-adelborsten te Dordrecht.

	1915	1916	1917			
Aantal opengestelde plaatsen	24	12	17	—	—	—
Waarvoor zich aanmeldde	14	10	15	—	—	—
Geneeskundig afgekeurd	4	3	1	—	—	—
Teruggetrokken	1	—	1	—	—	—
Afgewezen	4	—	—	—	—	—
Niet toegelaten tot de H. B. S. te Dordrecht .	1	2	5	—	—	—
Aangenomen	4a	5b	8	—	—	—

a 1 adspirant-adelborst werd wegens lichamelijke ongeschiktheid van zijne verbintenis ontheven.

b 2 adsp. adelborsten werden van hunne verbintenis ontheven, van wie 1 op verzoek.

RECAPITULATIE van de sterkte der Zeemacht op 1 Juli 1917.

Zeeofficieren	454a	
Officieren Kon. Mar. Reserve	153	
" Kon. Mariniers	20b	
" van gezondheid	70	
" administratie	81	
Officieren-machinist	124	902
Scheepsonderofficieren	1802	
Manschappen	2648	
Onderofficieren Mariniers	144	
Manschappen "	1416	
Hoofdmachinisten	4	
Machinisten	145	
Onderofficieren Stoomvaartdienst	576	
Manschappen "	862	
Machinisten Mar. Res.	32	
Onderofficieren Mar. Res.	10	
Manschappen " "	157	
Onderofficieren Zeemilitie	180	
Manschappen "	3376	
Onderofficieren Landstorm	2	
Manschappen "	1138	12.492
Adelborsten	57	
Adspirant-administrateurs	6	
Adspirant-machinisten	58	
Studenten in de geneeskunde	22	
Adspirant-adelborsten	7	150
Totaal	13,544	

a Waaronder 6 in actieven dienst gestelde gepens. officieren.

b Waaronder 2 in actieven dienst gestelde gepens. officieren.

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. 1916 tot 1 Oct. 1917.

Maand.	Aantal nieuwe boekjes.	Bedrag van eerste inlagen.	Bedrag van nadere inlagen.	Totaal.	Maand.	Afgegeven boekjes.		Terug- betaalde geld.	Totaal.
						Getal.	Bedrag.		
1916.					1916.				
October . . .	70	f 1,939.26	f 14,375.72	f 16,314.98	October .	193	f 38,423.—	f 10,524.57	f 48,947.57
November . .	50	" 2,772.94	" 15,818.23	" 18,591.17	November	36	" 8,109.63	" 7,202.75	" 15,312.38
December . .	27	" 1,037.55	" 8,075.70	" 9,113.25	December	13	" 6,364.87	" 5,948.90	" 12,313.77
1917.					1917.				
Januari . . .	81	" 4,068.32	" 25,606.09	" 29,674.41	Januari .	41	" 4,423.61	" 10,383.71	" 14,807.32
Februari . . .	33	" 898.50	" 9,085.90	" 9,984.40	Februari.	8	" 108.90	" 1,837.25	" 1,946.15
Maart	13	" 812.43	" 6,228.—	" 7,040.43	Maart. . .	1	" 1,047.31	" 1,211.50	" 2,258.81
Rente over 1916			" 2,521.14	" 2,521.14	April . . .	17	" 9,248.24	" 9,557.49 ⁵	" 18,805.73 ⁵
April	63	" 2,453.14	" 19,281.53	" 21,734.67	Mei . . .	7	" 2,230.32	" 4,353.30	" 6,583.62
Mei	88	" 4,159.18	" 26,735.77	" 30,894.95	Juni . . .	6	" 1,386.58	" 3,855.75	" 5,242.33
Juni	42	" 1,687.—	" 10,240.50	" 11,927.50	Juli . . .	6	" 33.25	" 2,408.10	" 2,441.35
Juli	25	" 1,352.08	" 11,455.27	" 12,807.35	Augustus	—	" —.—	" 5,449.27	" 5,449.27
Augustus . . .	59	" 1,763.37	" 24,968.31	" 26,731.68	September	1	" 152.64	" 5,427.10	" 5,624.74
September . .	20	" 1,722.74	" 14,809.81	" 16,532.55					
Totaal	571	f 24,666.51	f 189,201.97	f 213,868.48	Totaal. . .	329	f 71,528.35	f 68,204.63 ⁵	f 139,733.04 ⁵
Op 1 October 1916 was belegd in 1395 boekjes f 200,281.18 ⁵ .					Op 1 October 1917 was belegd in 1637 boekjes f 274,416.62 ⁵ .				

Op 1 October 1916 was belegd in 1395 boekjes f 200,281,18⁵.

Op 1 October 1917 was belegd in 1637 boekjes f 274,416 62⁵

**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.	
	boekjes.	bedrag.	Afgifte van boekjes.		Terugbetaald op boekjes.	Totaal.	Boekjes.	Bedrag.
			Aantal boekjes.	Bedrag.				
1895 en 1896	1024	f 130,082.52 ^s	378	f 41,848.79 ^s	f 24,975.06	f 66,823.85 ^s	+ 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	" 50,121.33 ^s	" 55,613.06	" 105,734.39 ^s	+ 355	+ " 27,601.81 ^s
1899	767	" 161,070.45 ^s	741	" 58,665.97 ^s	" 85,058.37	" 143,724.34 ^s	+ 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	" 66,260.70 ^s	" 72,344.75 ^s	" 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	" 104,707.49 ^s	" 89,905.91	" 194,613.40 ^s	— 283	— " 49,751.41
1904	807	" 167,589.40	544	" 57,631.97 ^s	" 72,748.31	" 130,380.28 ^s	+ 263	+ " 37,209.11 ^s
1905	713	" 218,610.16	754	" 118,874.55	" 77,705.99	" 196,580.54	— 41	+ " 22,029.62
1906	508	" 189,578.07 ^s	504	" 92,222.32	" 91,073.03	" 183,295.35	+ 4	+ " 6,282.72 ^s
1907	608	" 170,985.86 ^s	775	" 106,678.11	" 89,897.83	" 196,575.94	— 167	— " 25,590.07
1908	757	" 174,945.36	781	" 117,840.78 ^s	" 81,567.23	" 199,408.01 ^s	— 24	— " 24,462.65 ^s
1909	687	" 188,314.23 ^s	551	" 75,507.40 ^s	" 77,033.72	" 152,541.12 ^s	+ 136	+ " 35,773.11
1910	570	" 191,406.01	533	" 79,745.94	" 92,795.16 ^s	" 172,541.10 ^s	+ 37	+ " 18,864.90 ^s
1911	524	" 188,554.86 ^s	582	" 97,021.61 ^s	" 84,250.19 ^s	" 181,271.81	— 58	+ " 7,283.05 ^s
1912	473	" 170,626.20	576	" 93,949.72	" 94,716.89 ^s	" 188,666.61 ^s	— 103	— " 18,040.41 ^s
1913	581	" 196,574.59 ^s	752	" 126,574.64	" 116,396.90 ^s	" 242,971.54 ^s	— 171	— " 46,396.95
1914	566	" 219,176.27	360	" 68,329.37	" 87,124.32 ^s	" 155,453.69 ^s	+ 206	+ " 63,722.57 ^s
1915	607	" 229,110.05 ^s	318	" 56,539.51	" 128,209.96	" 184,749.47	+ 289	+ " 44,360.58 ^s
1916	531	" 183,969.02	671	" 168,619.92	" 92,679.08	" 261,299.—	— 140	— " 77,329.98

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.		Terugbetaald.	Totaal.	Boekjes.	Bedrag.
			Aantal boekjes.	Bedrag.				
Ult ^e Dec. 1896	1024	f 130,082.52 ^s	378	f 41,848.79 ^s	f 24,975.06	f 66,823.85 ^s	646	f 63,258.67
" " 1897	1658	" 229,109.87	806	" 81,492.92 ^s	" 54,885.91	" 136,378.83 ^s	852	" 92,731.04
" " 1898	2420	" 362,446.08 ^s	1213	" 131,614.26	" 110,498.97	" 242,113.23	1207	" 120,332.85 ^s
" " 1899	3187	" 523,516.54	1954	" 190,280.23 ^s	" 195,557.34	" 385,837.57 ^s	1233	" 137,678.96 ^s
" " 1900	3901	" 681,532.89	2748	" 255,139.87 ^s	" 285,738.22	" 540,878.09 ^s	1153	" 140,654.79 ^s
" " 1901	4729	" 868,092.90	3277	" 321,400.58	" 358,082.97 ^s	" 679,483.55 ^s	1452	" 188,609.34 ^s
" " 1902	5511	" 1,069,374.26	4159	" 448,712.22	" 446,889.37 ^s	" 895,601.59 ^s	1352	" 173,772.66 ^s
" " 1903	6081	" 1,214,236.25	5012	" 553,419.71 ^s	" 536,795.28 ^s	" 1,090,215.—	1069	" 124,021.25
" " 1904	6888	" 1,381,825.65	5556	" 611,051.69	" 609,543.59 ^s	" 1,220,595.28 ^s	1332	" 161,230.36 ^s
" " 1905	7601	" 1,600,435.81	6310	" 729,926.24	" 687,249.58 ^s	" 1,417,175.82 ^s	1291	" 183,259.98 ^s
" " 1906	8109	" 1,790,018.88 ^s	6814	" 822,148.56	" 778,322.61 ^s	" 1,600,471.17 ^s	1295	" 189,542.71
" " 1907	8717	" 1,960,999.75	7589	" 928,826.67 ^s	" 868,220.44 ^s	" 1,797,047.11 ^s	1128	" 163,952.63 ^s
" " 1908	9474	" 2,135,945.11	8370	" 1,046,667.45 ^s	" 949,787.67 ^s	" 1,996,455.13	1104	" 139,489.98
" " 1909	10161	" 2,324,259.34 ^s	8921	" 1,122,174.86	" 1,026,821.39 ^s	" 2,148,996.25 ^s	1240	" 175,263.09
" " 1910	10731	" 2,515,665.35 ^s	9454	" 1,201,920.80	" 1,119,616.56	" 2,321,537.36	1277	" 194,127.99 ^s
" " 1911	11255	" 2,704,220.22	10036	" 1,298,942.41 ^s	" 1,203,866.75 ^s	" 2,502,809.17	1219	" 201,411.05
" " 1912	11728	" 2,874,846.42	10612	" 1,392,892.13 ^s	" 1,298,583.65	" 2,691,475.78 ^s	1116	" 183,370.63 ^s
" " 1913	12309	" 3,071,421.01 ^s	11364	" 1,519,466.77 ^s	" 1,414,980.55 ^s	" 2,934,447.33	945	" 136,978.68 ^s
" " 1914	12875	" 3,290,597.28 ^s	11724	" 1,587,796.14 ^s	" 1,502,104.88	" 3,083,901.02 ^s	1151	" 200,696.26
" " 1915	13482	" 3,519,707.34	12042	" 1,644,335.65 ^s	" 1,630,314.84	" 3,274,650.49 ^s	1440	" 245,056.84 ^s
" " 1916	14013	" 3,703,676.36	12713	" 1,812,955.57 ^s	" 1,722,993.92	" 3,535,949.49 ^s	1300	" 167,726.86 ^s

Klachtzaken bij de Koninklijke Marine, 1 Juli 1916—1 Juli 1917.

RANGEN EN STANDEN.	Ingediend bij		DISPOSITIËN.				STRAFFEN EN STRAFREDENEN.					
	Hoogere Militaire Autoriteit. 1	Zeekrijgsraad of Hoog Mil. Gerechtshof. 2	Geground. 3	Gedeeltelijk geground. 4	Ongeground. 5	Niet ontvankelijk. 6	Handhaving straf(-fen) en strafreden. 7	Handhaving straf(-fen), wijziging straf- reden. 8	Nadere straf opgelegd wegens indienen klacht. 9	Straf(-fen) ge- royeerd c. q. onder oplegging van lichtere straf. 10	Straffen deels ge- handhaafd, deels geroyeerd met handhaving strafredenen. 11	Straffen deels ge- handhaafd, deels geroyeerd met wijziging straf- redenen. 12
Officier van gezondheid 2e klasse	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Luitenant ter zee 2e klasse . . .	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Adelborst 1e kl. Mar. Res. . . .	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Sergeant-adelborst	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
Torpedist-majoor	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—
Bootsman	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Sergeant-timmerman	1	1	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Sergeant-bottelier	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Sergeant-kok	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	1
Sergeant-torpedist	2	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	—
Kwartiermeester	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	1
Korporaal-konstabel	—	2	—	—	2	—	—	1	1	—	—	—
Korporaal-schrijver	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
Korporaal-kok	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—
Korporaal-torpedomaker	—	3	1	1	1	—	—	1	1	—	—	1
Korporaal-torpedist	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—
Korporaal-kustwachter	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
Matroos-kok	—	3	3	—	—	—	—	—	—	1	—	2
Matroos-torpedomaker	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
Matroos der 1e klasse	6	43	27	1	21	—	8	—	14	27	—	—
" " 2e " 	3	46	27	—	22	—	6	4	12	25	—	2
" " 3e " 	4	41	27	1	17	—	3	2	13	27	—	—
Schoenmaker	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—
Scheerder	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
Korporaal-machinedrijver 2e kl.	1	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Stoker-olieman	—	2	2	—	—	—	—	—	—	2	—	—
Stoker der 1e klasse	2	5	6	—	1	—	1	—	—	4	—	2
" " 2e " 	—	15	14	—	1	—	1	—	—	14	—	—
Leerling-stoker	2	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—
Sergeant der mariniers	—	2	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—
Korporaal " " " "	—	5	—	—	5	—	4	1	—	—	—	—
Marinier der 1e klasse	—	12	9	—	3	—	1	1	1	9	—	—
" " 2e " 	2	17	13	1	5	—	3	—	2	12	1	1
" " 3e " 	—	5	2	—	3	—	1	—	2	2	—	—
Pijper der 2e klasse	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Tamboer der 1e klasse	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—
" " 3e " 	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
Transporteeren	26	218	141	5	98	—	36	10	55	130	1	12

RANGEN EN STANDEN.	Ingediend bij		DISPOSITIËN.			
	Hoogere Militaire Autoriteit. 1	Zeerijksraad of Hoog Mil. Gerechtshof. 2	Geground. 3	Gedeeltelijk gegrond. 4	Ongegrond. 5	Niet ontvankelijk. 6
Per transport . . .	26	218	141	5	98	—
Stoker 1e kl. Mar. Res. . . .	1	1	—	—	2	—
Zeemiliciens-matroos	—	4	—	1	3	—
" machinedrijver	1	—	—	—	1	—
" stoker	4	—	1	—	3	—
" hulpmonteur	—	1	1	—	—	—
" ziekenverpleger	—	1	—	—	1	—
" kok	2	1	—	—	3	—
" torpedist	1	2	—	1	2	—
Landstormplichtig torpedist . .	1	—	1	—	—	—
Inlandsch matroos der 1e klasse.	—	1	—	—	1	—
" " " 3e "	—	1	1	—	—	—
" " " 2e "	—	1	—	—	1	—
Totaal 1916—'17	36	231	145	7	115	—
" 1915—'16	51	48	13	4	82	—
" 1914—'15	43	15	10	11	37	—
" 1913—'14	50	21	18	12	41	—
" 1912—'13	32	37	15	7	47	—
" 1911—'12	33	29	12	—	49	1
" 1910—'11	41	24	17	1	47	—
" 1909—'10	57	23	28	2	49	1
" 1908—'09	30	30	11	5	43	1
" 1907—'08	46	11	8	3	46	—
Officiëren	—	3	3	—	—	—
Ouderofficiëren en manschappen .	25	172	112	4	81	—
Mariniers	2	44	26	1	19	—
Zeemiliciens en landstormers . .	9	9	3	2	13	—
Inlandsche schepelingen	—	3	1	—	2	—
	36	231	145	7	115	—

STRAFFEN EN STRAFREDENEN.					
Handhaving straf(-fen) en strafreden.	Handhaving straf(-fen). wijziging straf- reden.	Nadere straf opgelegd wegens indienen klacht.	Straf(-fen) ge- rooyerd c. q. onder oplegging van lichtere straf.	Straffen deels ge- handhaafd, deels gerooyerd met handhaving strafreden.	Straffen deels ge- handhaafd, deels gerooyerd met wijziging straf- reden.
7	8	9	10	11	12
36	10	55	130	1	12
1	—	1	—	—	—
1	1	2	—	—	—
1	—	—	—	—	—
—	1	3	—	—	—
1	—	—	1	—	—
3	—	—	—	—	—
—	—	2	—	—	1
1	—	—	—	1	—
—	—	—	—	—	—
1	—	—	1	—	—
—	—	—	—	—	—
45	12	63	132	2	13
32	9	38	16	—	4
16	11	18	7	5	1
14	14	24	8	1	10
13	7	32	12	2	3
21	9	21	9	—	1
25	2	17	15	—	6
21	12	27	13	—	6
15	11	22	7	1	3
24	8	17	5	1	2
—	—	—	2	—	1
26	8	50	103	—	10
11	2	6	25	1	1
6	2	7	1	1	1
2	—	—	1	—	—
45	12	63	132	2	13

STAAT VAN GESTRAFTEN. (1 Juli 1916—1 Juli 1917.)

118 gestraften met 10 of meer straffen = 1392 straffen.
461 id. met 5—10 straffen = 2995 id.

1281 gestraften met 2—5 straffen = 3564 straffen.
1074 id. met 1 straf = 1074 id.

Sterkte. 1)	Aard der overtreding.	GESTRAFTEN. 2)								
		Totaal.	LEEFTIJDEN. 3)				QUALITEITEN.			
			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.)
1683 j., 1195 m., 1107 s., 1317 o. 4)	a. niet in dronkenschap gepleegd:									
	1. tegen de ondergeschiktheid.	918	—	437	394	87	294	202	152	270
	2. in verband met den wal .	1805	—	719	859	227	580	404	328	439
	3. dieverij.	6	—	3	3	—	—	3	—	3
	4. overige.	1848	3	835	790	220	655	378	276	539
	b. in en tengevolge van dronkenschap gepleegd:									
	1. tegen de ondergeschiktheid.	38	—	20	13	5	10	13	8	7
	2. in verband met den wal .	246	—	64	127	55	74	75	48	49
	3. dieverij.	2	—	1	1	—	1	1	—	—
	4. overige.	47	—	13	23	11	21	10	4	12
	c. dronkenschap:	165	—	61	73	31	42	46	25	52
	aantal gestraften, hetzij eenmaal of meermalen gestraft.	2934	1	1020	1346	567	998	682	485	769

1) De bemanning beneden den sergeantsrang op den 1sten Juli van het jaar 1917, 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 1917.

4) j: afk. van opl. jongens; m: mariniers; s: stokers; o: overigen (zonder de zeemiliciens).

Ongestraft bleven: 685 j., 513 m., 622 s., 548 o.

STAAT VAN OPGELEGDE STRAFFEN.

(1 Juli 1916—1 Juli 1917).

118 gestraften met 10 of meer straffen = 1392 straffen.

1281 gestraften met 2—5 straffen = 3564 straffen.

461 gestraften met 5—10 straffen = 2995 id.

1074 gestraften met 1 straf = 1074 id.

Sterkte.	Aard der overtreding.	Totaal gestraften.	scheeps-arrest.		straf-dienst.		provoost en hutarrest.		degradatie en vermindering in klasse.	plaatsing in de strafklasse.	
			straffen.	dagen straf.	straffen.	dagen straf.	straffen.	dagen straf.		straffen.	dagen straf.
1683 j., 1195 m., 1107 s., 1317 o.	<i>a. niet in dronkenschap gepleegd:</i>										
	1. tegen de ondergeschiktheid . . .	918	169	547	736	3534	528	1926	11	8	382
	2. in verband met den wal . . .	1805	711	2439	1982	11256	509	3426	62	68	3855
	3. dieverij.	6	1	2	3	27	2	5			
	4. overige.	1848	869	1781	2385	7461	229	759	5	2	75
	<i>b. in en tengevolge van dronkenschap gepleegd:</i>										
	1. tegen de ondergeschiktheid . . .	38	15	60	27	200	24	138	2	—	—
	2. in verband met den wal . . .	246	54	390	141	1119	120	664	20	7	379
	3. dieverij.	2	—	—	—	—	1	14	1	—	—
	4. overige.	47	45	329	75	300	19	104	1	—	—
	<i>c. dronkenschap:</i>	165	21	190	106	924	60	371	4	2	120
	<i>aantal gestraften, hetzij eenmaal of meermalen gestraft</i>	2934	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal 1916—'17			1885	5738	5455	24811	1492	7507	106	87	8411

**Overzicht van het aantal beloofde en niet beloofde
vaartuigen.**

	1912	1913	1914	1915	1916
<i>Uit zee.</i>					
Schepen, geloodst voor de geheele reis	17498	17343	12775	6265	4805
Schepen, geloodst voor een gedeelte der reis	818	852	806	220	230
Schepen, die geen loods konden verkrijgen of niet verlangden . .	1408	1311	488	35	27
	19724	19506	14069	6520	5062
<i>Naar zee.</i>					
Geloodste schepen	16735	16649	12524	6271	5008
Schepen, die geen loods konden verkrijgen of niet verlangden . .	1977	1927	1177	289	325
	18712	18576	13701	6560	5333
<i>Op en af.</i>					
De rivieren op en af geloodste schepen	31894	31673	23499	11783	9671
Schepen, die geen loods konden verkrijgen of niet verlangden . .	1324	1115	953	134	305
	33218	32788	24452	11917	9976

Opgave van het aantal beambten, werklieden en leerlingen, werkzaam bij de Werven te Willemsoord en Hellevoetsluis en het Marine-établissement te Amsterdam, op 1 Juli 1917.

GRAAD OF STAND.	Willemsoord.				Hellevoetsluis.				Amsterdam.				Te samen.
	Beambten.	Werklieden.	Leerlingen.	Totaal.	Beambten.	Werklieden.	Leerlingen.	Totaal.	Beambten.	Werklieden.	Leerlingen.	Totaal.	
Opzichter van Maritieme werken . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Teekenaars	6	—	—	6	1	—	—	1	1*	—	—	1	8
Schrijvers	28	1	7	36	17	—	5	22	16	2	—	18	76
Bureeloppasser-facteur en bureel- oppasser	1	3	—	4	2	2	—	4	1	3	—	4	12
Meesterknecht	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1
Werkmeester	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Werktuigmakers en bankwerkers . . .	3	102	33	138	2	33	4	39	—	2	—	2	179
Scheepmakers en scheepsbeschieters .	7	174	37	218	4	49	8	61	3	10	—	13	292
Modelmakers	—	7	1	8	—	1	—	1	—	—	—	—	9
Ketelmakers	2	32	6	40	—	8	1	9	—	—	—	—	49
Vuurwerkers en voorslaggers	2	38	14	54	1	16	4	21	—	1	—	1	76
Gieters en koperslaggers	1	34	11	46	—	10	—	10	—	1	—	1	57
Blokmakers en kuipers	—	13	1	14	—	7	—	7	—	4	1	5	26
Schilders	2	47	6	55	—	12	1	13	—	2	—	2	70
Ernstvuurwerkers en artillerie-werk- lieden en sjouwer artillerie	3	62	6	71	2	10	2	14	3	30	—	33	118
Geschutmakers	1	11	4	16	—	—	—	—	—	—	—	—	16
Zeilmakers	2	36	5	43	—	7	—	7	1	3	—	4	54
Monteurs	2	17	7	26	1	2	1	4	1	2	—	3	33
Torpedomakers en sjouwers tor- pedo-atelier	—	14	—	14	—	6	—	6	—	15	—	15	35
Takelaars en zeesjouwers	3	40	3	46	1	6	1	8	3	17	—	20	74
Metselaars en baggerlieden	—	4	—	4	—	2	—	2	—	—	—	—	6
Machinisten, machinist-stokers en stokers	4	3	—	7	3	3	—	6	—	2	—	2	15
Mijnenmonteurs en werklieden mij- nenmagazijn	1	7	—	8	1	11	—	12	—	—	—	—	20
Werfsjouwers	3	70	—	73	—	30	—	30	—	—	—	—	103
Conservevorders en machinepoetsers .	—	35	—	35	1	22	—	23	—	2	—	2	60
Magazijnsdienst	13	56	—	69	9	30	—	39	10	40	—	50	158
Sluis- en havendienst	9	—	—	9	3	—	—	3	—	—	—	—	12
Politie	16	—	—	16	5	—	—	5	5	—	—	5	26
Opnemingsvaartuig en Marinetrans- portvaartuig	2	10	—	12	1	3	—	4	1	3	—	4	20
Werkman Commandant Marine . . .	—	1	—	1	—	1	—	1	—	1	—	1	3
Amanuensis in het Scheik. Laborat. Werkman	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1
Telefoonwachter-nachtwaker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1
									2	—	—	2	2

* Burgerlijk ambtenaar.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
 DEPARTMENT OF CHEMISTRY
 5700 S. UNIVERSITY AVENUE
 CHICAGO, ILL. 60637

NAME OF STUDENT		NAME OF INSTRUCTOR		NAME OF ASSISTANT	
ALAN B. BROWN	1945	JOHN E. HARRIS	1946	JOHN E. HARRIS	1947
ALAN B. BROWN	1948	JOHN E. HARRIS	1949	JOHN E. HARRIS	1950
ALAN B. BROWN	1951	JOHN E. HARRIS	1952	JOHN E. HARRIS	1953
ALAN B. BROWN	1954	JOHN E. HARRIS	1955	JOHN E. HARRIS	1956
ALAN B. BROWN	1957	JOHN E. HARRIS	1958	JOHN E. HARRIS	1959
ALAN B. BROWN	1960	JOHN E. HARRIS	1961	JOHN E. HARRIS	1962
ALAN B. BROWN	1963	JOHN E. HARRIS	1964	JOHN E. HARRIS	1965
ALAN B. BROWN	1966	JOHN E. HARRIS	1967	JOHN E. HARRIS	1968
ALAN B. BROWN	1969	JOHN E. HARRIS	1970	JOHN E. HARRIS	1971
ALAN B. BROWN	1972	JOHN E. HARRIS	1973	JOHN E. HARRIS	1974
ALAN B. BROWN	1975	JOHN E. HARRIS	1976	JOHN E. HARRIS	1977
ALAN B. BROWN	1978	JOHN E. HARRIS	1979	JOHN E. HARRIS	1980
ALAN B. BROWN	1981	JOHN E. HARRIS	1982	JOHN E. HARRIS	1983
ALAN B. BROWN	1984	JOHN E. HARRIS	1985	JOHN E. HARRIS	1986
ALAN B. BROWN	1987	JOHN E. HARRIS	1988	JOHN E. HARRIS	1989
ALAN B. BROWN	1990	JOHN E. HARRIS	1991	JOHN E. HARRIS	1992
ALAN B. BROWN	1993	JOHN E. HARRIS	1994	JOHN E. HARRIS	1995
ALAN B. BROWN	1996	JOHN E. HARRIS	1997	JOHN E. HARRIS	1998
ALAN B. BROWN	1999	JOHN E. HARRIS	2000	JOHN E. HARRIS	2001
ALAN B. BROWN	2002	JOHN E. HARRIS	2003	JOHN E. HARRIS	2004
ALAN B. BROWN	2005	JOHN E. HARRIS	2006	JOHN E. HARRIS	2007
ALAN B. BROWN	2008	JOHN E. HARRIS	2009	JOHN E. HARRIS	2010
ALAN B. BROWN	2011	JOHN E. HARRIS	2012	JOHN E. HARRIS	2013
ALAN B. BROWN	2014	JOHN E. HARRIS	2015	JOHN E. HARRIS	2016
ALAN B. BROWN	2017	JOHN E. HARRIS	2018	JOHN E. HARRIS	2019
ALAN B. BROWN	2020	JOHN E. HARRIS	2021	JOHN E. HARRIS	2022
ALAN B. BROWN	2023	JOHN E. HARRIS	2024	JOHN E. HARRIS	2025
ALAN B. BROWN	2026	JOHN E. HARRIS	2027	JOHN E. HARRIS	2028
ALAN B. BROWN	2029	JOHN E. HARRIS	2030	JOHN E. HARRIS	2031
ALAN B. BROWN	2032	JOHN E. HARRIS	2033	JOHN E. HARRIS	2034
ALAN B. BROWN	2035	JOHN E. HARRIS	2036	JOHN E. HARRIS	2037
ALAN B. BROWN	2038	JOHN E. HARRIS	2039	JOHN E. HARRIS	2040
ALAN B. BROWN	2041	JOHN E. HARRIS	2042	JOHN E. HARRIS	2043
ALAN B. BROWN	2044	JOHN E. HARRIS	2045	JOHN E. HARRIS	2046
ALAN B. BROWN	2047	JOHN E. HARRIS	2048	JOHN E. HARRIS	2049
ALAN B. BROWN	2050	JOHN E. HARRIS	2051	JOHN E. HARRIS	2052
ALAN B. BROWN	2053	JOHN E. HARRIS	2054	JOHN E. HARRIS	2055
ALAN B. BROWN	2056	JOHN E. HARRIS	2057	JOHN E. HARRIS	2058
ALAN B. BROWN	2059	JOHN E. HARRIS	2060	JOHN E. HARRIS	2061
ALAN B. BROWN	2062	JOHN E. HARRIS	2063	JOHN E. HARRIS	2064
ALAN B. BROWN	2065	JOHN E. HARRIS	2066	JOHN E. HARRIS	2067
ALAN B. BROWN	2068	JOHN E. HARRIS	2069	JOHN E. HARRIS	2070
ALAN B. BROWN	2071	JOHN E. HARRIS	2072	JOHN E. HARRIS	2073
ALAN B. BROWN	2074	JOHN E. HARRIS	2075	JOHN E. HARRIS	2076
ALAN B. BROWN	2077	JOHN E. HARRIS	2078	JOHN E. HARRIS	2079
ALAN B. BROWN	2080	JOHN E. HARRIS	2081	JOHN E. HARRIS	2082
ALAN B. BROWN	2083	JOHN E. HARRIS	2084	JOHN E. HARRIS	2085
ALAN B. BROWN	2086	JOHN E. HARRIS	2087	JOHN E. HARRIS	2088
ALAN B. BROWN	2089	JOHN E. HARRIS	2090	JOHN E. HARRIS	2091
ALAN B. BROWN	2092	JOHN E. HARRIS	2093	JOHN E. HARRIS	2094
ALAN B. BROWN	2095	JOHN E. HARRIS	2096	JOHN E. HARRIS	2097
ALAN B. BROWN	2098	JOHN E. HARRIS	2099	JOHN E. HARRIS	2100

ALGEMEEN OVERZICHT

DER

SCHEPEN EN VAARTUIGEN VAN OORLOG.

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.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	Soorten.
10.	11.								

Torpedo- inrich- tingen.		Machinevermogen in paardkr.		Vaart.	Brandstofberg- ruimte in M ³ .	Grootste vaart.	Vaart bij voordelig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van :		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1917 in	Benaming.	Aanteekeningen.
Lanceerb.	Kanonnen.	12	13					Kol. 17.	Kol. 18.	Gordel.	Geschut- torens of barbetten.	Commando- toren.	Dek.			
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.

Kortenaar . . .	2	S	1893 Amsterdam, Rijkswerf.	1894	86,2	14,3	52,3	3520	kn. v. 21 cM. A. " " 15 " n°. 3 " " 7,5 " " 1 " " 3,7 " mitrailleur	3 2 6 4 2	—	—	4660 I 4400	16	330	14,0	9	1400	2100	150—100 S	240 S	240 S	50 S a)	dienst.	261
Jacob van Heemskerk	2	S	1905 id.	1906	98,0	15,2 (16,9) b)	57,0	5000	kn. v. 24 cM. n°. 2. " " 15 " " 5. " " 7,5 " " 3. " " 3,7 " mr. " 7,5 " A. mitrailleur	2 6 6 4 1 2	2	—	6396 I 6400	16,54 16,5	610	14,5	10	—	3300	150—100 S	200 S	200 S	50 S	dienst.	351
Koningin Re- gentes	2	S	1898 id.	1900	96,6	15,2	58,1	5080	kn. v. 24 cM. n°. 1. " " 15 " n°. 4. " " 7,5 " " 3. " " 3,7 " mr. " 7,5 " A. mitrailleur	2 4 8 4 1 2	1	2	7291 I 6400	16,9 16,9	830	14,5	9,2	1600	4100	150—100 S	250 S	250 S	50 S	dienst O.-I.	342 *)
De Ruyter . . .	2	S	1900 Rotterd., Mij. v. Scheeps- en Werk- tuigb. Fijenoord.	1901	96,6	15,2	58,1	5080	id.	21	1	2	6377 I 6300	16,5 16,6	830	14,5	9,2	1600	4100	150—100 S	250 S	250 S	50 S	dienst O.-I.	347 *)
Hertog Hendrik	2	S	1900 Amsterd., Rijksw.	1902	96,6	15,2	58,1	5080	id.	21	—	3	6282 I 6400	16,5 16,5	830	14,5	9,2	1600	4100	150—100 S	250 S	250 S	50 S	her- stelling	347

(3) IJ—ijzer, S—staal, C—composite, Z—gezinkt, K—gekoperd. (6) Lengte van den romp De breedte met uitstekende deelen wordt tusschen haakjes onder het breedtecijfer van den diepgang met uitstekende deelen wordt tusschen haakjes onder het diepgangcijfer van den romp aangetroffen. met de latere 3 uren volgehouden. (14) en (15) De cursief gedrukte cijfers geven aan de resultaten, van 15 cM. met open schild. *) Met inbegrip der inlandsche bemanning 375.

over alles. (7) Breedte van den romp op het grootspant over de buitenhuid zonder uitbouwsel. romp aangetroffen. (8) Diepgang van den romp bij normale toelading, stoomketels op peil. De (14) I indicateur, A aspaardenkracht. (15) Met schepen 4 uren, met torpedobooten van vóór 1900 2 uren, verkregen bij oplevering. a) Gepantserde hoofden van 150 mM. b) Over de uitbouwingen der kanons

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.		Torpedo- inrich- tingen.		Vaart.	Brandstofbe- ruimte in M ³ .	Grootste vaart.	Vaart bij voordeelig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van:		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1917 in	Bemannig.	Aanteekeningen.	
									Soorten.	Aant. stuk.	Lanceerb.	Kanonnen.					Machinevermogen in paardenkr.	Kol. 17.	Kol. 18.	Gordel.	Geschut- torens of barbetten.	Commando- toren.				Dek.
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.
Marten Har- pertsz Tromp	2	S	1903 Amsterd., Rijksw.	1904	100,8	15,2	57,0	5300	kn. v. 24 cM. n°. 2. " " 15 " " 5. " " 7,5 " " 3. " " 3,7 " " mr. " 7,5 " A. mitrailleur	2 4 8 4 1 2	—	3	6405 I 6400	16,7 16,7	830	14,5	9,2	1600	4100	150—100 S	200 S	200 S	50 S	dienst.	349	*)
De Zeven Provinciën	2	S	1908 id.	1909	101,5	17,1	61,5	6530	kn. v. 28 cM. " " 15 " n°. 5 " " 7,5 " s.-aut. n°. 1 " " 3,7 " " mr. " 7,5 " A. mitrailleur	2 4 10 4 1 2	—	—	8516 I 8000	16,3 16,3	1030	15,3	8,0	2100	5100	150—100 S	250 S	200 S	50 S	dienst O.-I.	409	**)

b. Pantserdekschepen.

Holland	2	S	1895 Amsterd., Rijksw.	1896	93,3	14,8	54,0	3900	kn. v. 12 cM. n°. 2. " " 7,5 " " 1. " " 3,7 " " mr. " 7,5 " A. mitrailleur	10 2 4 1 2	1	—	10836 I 6400	19,75 17	1000	16,0	9,7	2100	4500	—	—	100 S	50 S	dienst.	325	***)
Zeeland	2	S	1895 Vlissingen, Kon. Mij. "de Schelde".	1897	93,3	14,8	54,0	3900	kn. v. 15 cM. n°. 2. " " 12 " " 1. " " 7,5 " " 1. " " 3,7 " " mr. " 7,5 " A. mitrailleur	2 8 2 4 1 2	1	—	9818 I 8400	19,5 18,5	1000	16,0	9,7	2100	4500	—	—	100 S	50 S	dienst.	325	***)
Gelderland . . .	2	S	1897 Rotterd., Mij. v. Scheeps- en Werk- tuigb., Fijenoord.	1898	94,7	14,8	54,0	4030	kn. v. 15 cM. n°. 3. " " 7,5 " " 2. " " 3,7 " " mr. " 7,5 " A. mitrailleur	4 8 4 1 2	1	—	9867 I 8400	20 18,5	930	16,0	9,7	2100	4500	—	—	100 S	50 S	herstel- ling.	325	***)

*) Met inbegrip der inlandsche bemanning 377. **) Als voren 447. ***) Als voren 381.

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 zeevater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	Soorten. 10.
Noordbrabant.	2	S	1897 Vlissingen, Kon. Mij. „de Schelde“.	1899	94,7	14,8	54,0	4080	kn. v. 12 cM. n°. 3. " " 12 " " 2. " " 7,5 " " 1. " " 3,7 " " mr. " 7,5 " A. mitrailleur

c. *Kruisers.*

<i>Kruiser I.</i>	3	S	1916 Amsterdam, Ned. Scheepsb. Mij.	—	155,3	16	55	7050	kn. v. 15 cM. n°. 6 " " 7,5 " s.-aut. n°. 4 mitrailleur	10 4 4 18	—	± 55000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	474
<i>Kruiser II.</i>	3	S	1916 Vlissingen, Kon. Mij. "de Schelde".	—	155,3	16	55	7050	id.	18	—	± 55000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	474
<i>Kruiser III.</i>	3	S	1917 Rotterd. Mij. v. Scheeps- en Werk- tuigb., Fijenoord.	—	158,3	16	55	7205	id.	18	—	± 55000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	474

d. *Pantserbooten.*

<i>Brinio</i> **)	2	S	1911 Amsterdam, Rijkswerf.	1912	52,5	8,5	28,0	540	kn. v. 10,5 cM. s.-aut. mitrailleur	4 2 6	—	1025 A 1200 A	14,4	34,4	—	—	—	—	—	55 S	—	50 S	17 S	dienst.	52
<i>Friso</i> **)	2	S	1911 id.	1912	52,5	8,5	28,0	540	id.	6	—	1550 I 1200 A	13,95	34,4	—	—	—	—	—	55 S	—	50 S	17 S	herstel- ling.	52
<i>Grano</i> **)	2	S	1912 id.	1913	52,5	8,5	28,0	540	id.	6	—	1075 A 1200 A	14,6	34,4	—	—	—	—	—	55 S	—	50 S	17 S	id.	52

*) Met inbegrip der inlandsche bemanning 381. **) Motorschepen.

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 zeevater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut.		Orpedo- inrich- tingen.		Machinevermogen in paardenkr.	Vaart.	Brandstofberg- ruimte in M³.	Grootste vaart.	Vaart bij voordelig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van :		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1917 in	Bemann- ing.	Aanteekeningen.
									Soorten.	Aant. stukk. Lanceerb.	Kanonnen.	Kol. 17.						Kol. 18.	Gordel.	Geschut- torens of barbetten.	Commando- toren.	Dek.				
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.
Noordbrabant.	2	S	1897 Vlissingen, Kon. Mij. "de Schelde".	1899	94,7	14,8	54,0	4080	kn. v. 12 cM. n°. 3. " " 12 " " 2. " " 7,5 " " 1. " " 3,7 " " 1. mr. " 7,5 " A. mitrailleur	21 8 2 4 1 2 19	—	10070 I 8400	20,1 18,5	930	16,0	9,7	2100	4500	—	—	100 S	50 S	dienst.	325	*)	

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 zee water.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut.		Torpedo- inrich- tingen.	Machinevermogen in paardenkr.	Vaart.	Brandstofberg- ruimte in M ³ .	Grootste vaart.	Vaart bij voordeelig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van:		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1917 in	Bemannings- Anteekeningen.		
									Soorten.	Aant. stuk- k. Lanseerb.							Kol. 17.	Kol. 18.	Gordel.	Geschut- torens of barbetten.	Commando- toren.	Dek.				
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.

II. Ongepantserde schepen en vaartuigen.

a. Kanonneer-*booten*.

<i>Braga</i>	2	IJ	1877 Delfshaven, Christie, Nolet & De Kuyper.	1878	27,9	8,2	24,8	280	kn. v. 12 cM. n°. 3. " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM. mitrailleur	—	—	100 I	7,0	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	dienst.	30
<i>Freyr</i>	2	IJ	1877 id.	1877	27,9	8,2	24,0	280	kn. v. 7,5 cM. n°. 1*) " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	—	—	115 I	7,4	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	id.	34
<i>Hefring</i>	2	IJ	1879 Fijenoord, Ned. Stoombootmij.	1879	28,0	8,2	24,8	270	kn. v. 12 cM. n°. 1 " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM. mitrailleur	—	—	170 I	8,3	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	id.	30
<i>Njord</i>	2	IJ	1877 Delfshaven, Christie, Nolet & de Kuyper.	1878	27,9	8,2	24,8	270	kn. v. 15 cM. n°. 2. " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	—	—	125 I	7,6	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	id.	34
<i>Thor</i>	2	IJ	1876 id.	1877	27,9	8,2	24,0	280	kn. v. 7,5 cM. n°. 1*) " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	—	—	100 I	—	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	id.	34
<i>Tyr</i>	2	IJ	1877 id.	1878	27,9	8,2	24,0	280	kn. v. 15 cM. n°. 2 " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	—	—	120 I	7,5	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	id.	34
<i>Wodan</i>	2	IJ	1876 id.	1877	27,9	8,2	24,0	280	kn. v. 12 cM. n°. 1. " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM. mitrailleur	—	—	135 I	7,5	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	id.	30

*) Tijdelijk, wordt later vervangen door een kn. v. 15 cM. n°. 2.

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 zee water.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Torpedo- inrich- tingen.		Vaart.	Brandstofberg- ruimte in M ³ .	Grootste vaart.	Vaart bij voordelig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van:		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1917 in	Bemann- ing.	Aanteekeningen.		
										Aantal stuk- ken.	Lanceerb.					Kol. 17.	Kol. 18.	Gordel.	Gescht- torens of barbette.	Commando- toren.	Dek.					
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. *Mijnenleggers.*

Medusa	2	S	1910 Amsterdam, Rijkswerf.	1911	49,7	9,0	27,5	670	kn. v. 7,5 cM. s.-aut., n°. 2 " " 3,7 "	Dubbele lanceer- inricht. v. mijnen	926 I 800	12,13 11,5	72	10,5	6	950	1440	—	—	—	—	dienst.	53
Hydra	2	S	1910 id.	1911	49,7	9,0	27,5	670	id.	id.	914 I 800	12,22 11,5	72	10,5	6	950	1440	—	—	—	—	id.	53
Balder	2	IJ	1878 Delfshaven, Christie, Nolet & de Kuyper.	1878	27,8	8,2	27,5	270	kn. v. 5 cM. s.-aut.	id.	120 I	7,5	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	id.	36
Hadda	2	IJ	1879 Amsterd., Kon. Fabr. van stoom- en andere werkt.	1879	27,8	8,2	27,5	270	id.	id.	160 I	7,6	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	id.	36
Vidar	2	IJ	1878 Fijenoord, Ned. Stoombootmij.	1879	27,8	8,2	25	280	kn. v. 3,7 cM.	id.	170 I	7,7	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	id.	36
Das	2	IJ	1873 Amsterdam, Rijkswerf.	1873	—	—	—	—	id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	32
Havik	2	IJ	1875 Amsterd., Kon. Fabr. van stoom- en andere werkt.	1875	—	—	—	—	id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	32
Triton	1	S	1906 North Shields.	1906	36,72	6,5	—	—	id.	Dubbele lanceer- inricht. v. mijnen	—	—	± 140	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	34
Vulcanus	1	S	—	—	—	—	—	—	id.	id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	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.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	Soorten.
10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.

Torpedo- inrich- tingen.	Torpedo- lanceerb.	Kanonnen.	Machiner- vermogen in paardenkr.	Vaart.	Brandstof- ruimte in M ³ .	Grootste vaart.	Vaart bij voordeel brandstofverbruik.	Afteleggen weg in zeem. bij de vaart van:	Pantser in millimeters.	Bevond zich 1 Oct. 1917 in	Bemannings- Aanteekeningen.
20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.
32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.

c. *Torpedobootjagers.*

<i>Wolf</i>	2	S	1909 Vlissingen, Kon. Mij. "de Schelde"	1910	70,1	6,7	20,4 (28,2)	510	kn. v. 7,5 cM. s.-aut., n ^o . 2 mitrailleur	4 4 8	2 8230 I 8025	30,1 30	120	20	8,5	670	2360	—	—	—	—	uit dienst O.-I.	64 *)
<i>Fret</i>	2	S	1909 id.	1910	70,1	6,7	20,4 (28,2)	510	id.	8	2 8460 I 8025	30 30	120	20	8,5	670	2360	—	—	—	—	dienst O.-I.	64 *)
<i>Bulhond</i>	2	S	1910 id.	1911	70,1	6,7	20,4 (28,4)	510	id.	8	2 8550 I 8300	30,3 30	120	20	8,5	670	2360	—	—	—	—	id.	64 *)
<i>Jakhals</i>	2	S	1910 id.	1912	70,1	6,7	20,4 (28,4)	510	id.	8	2 8540 I 8300	30 30	120	20	8,5	670	2360	—	—	—	—	id.	64 *)
<i>Lynx</i>	2	S	1912 id.	1912	70,1	6,7	20,4 (28,4)	510	id.	8	2 9190 I 8000	30,2 30	120 + 12,5 a)	20	8,5	750	2700	—	—	—	—	id.	64 *)
<i>Hermelijn</i>	2	S	1912 id.	1913	70,1	6,7	20,4 (28,4)	510	id.	8	2 9500 I 8500	30,3 30	120 + 12,5 a)	20	8,5	750	2700	—	—	—	—	id.	64 *)
<i>Vos</i>	2	S	1912 Rotterdam, Mij. v. Scheeps- en Werk- tuigb. "Fijenoord"	1913	70,1	6,7	20,4 (28,2)	510	kn. v. 7,5 cM. s.-aut. n ^o . 3 mitrailleur	4 4 8	2 8650 I 8500	30 30	120 + 12,5 a)	20	8,5	750	2700	—	—	—	—	id.	64 *)
<i>Panter</i>	2	S	1912 id.	1913	70,1	6,7	20,4 (28,2)	510	id.	8	2 8980 I 8500	30,3 30	120 + 12,5 a)	20	8,5	750	2700	—	—	—	—	id.	64 *)

*) Met inbegrip der inlandsehe schepelingen 84.

a) Steenkolen + stookolie.

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.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
									Soorten.

d. Torpedo-booten.

<i>Idjen</i>	1	S	1888 Amsterd., Rijksw.	1889	39,2	4,0	12,0 (19,0)	91	kn. v. 3,7 cM.
<i>Empong</i>	1	S	1887 Londen, Yarrow & Co.	1888	39,2	4,0	11,7 (18,9)	86	id.
<i>Makjan</i>	1	S	1889 Amsterdam, Rijkswerf.	1890	32,9	4,2	10,8 (17,2)	60	id.
<i>Ophir</i>	1	S	1900 Londen, Yarrow & Co.	1901	46,5	4,7	12,8 (23,9)	143	kn. v. 5 cM. n°. 2.
<i>Pangrango</i>	1	S	1900 id.	1901	46,5	4,7	12,8 (23,9)	143	id.
<i>Rindjani</i>	1	S	1900 id.	1901	46,5	4,7	12,8 (23,9)	143	id.
<i>Smereo</i>	1	S	1901 Rotterdam, Mij. v. Scheeps- en Werk- tuigb. "Fijenoord"	1903	46,5	4,7	12,8 (23,9)	144	id.
<i>Tangka</i>	1	S	1901 id.	1903	46,5	4,7	12,8 (23,9)	144	id.
<i>Wajang</i>	1	S	1901 id.	1903	46,5	4,7	12,8 (23,9)	144	id.
<i>G 1</i> (Johan van Brakel)	1	S	1903 Vlissingen, Kon. Mij. "de Schelde".	1904	46,5	4,8	12,5 (23,7)	140	id.
<i>G 2</i> (Jan Daniëlsohn van de Rijn)	1	S	1903 id.	1904	46,5	4,8	12,5 (23,7)	140	id.

Torpedo- inrich- tingen		Machinevermogen in paardenkr.	Vaart.	Brandstofberg- ruimte in M ³ .	Grootste vaart.	Vaart bij voordelig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van:		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1917 in	Benaming.	Aanteekeningen.
Lanceerb.	Kanonnen.						Kol. 17.	Kol. 18.	Gordel.	Geschut- torens of barbetten.	Commando- toren.	Dek.			
12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
booten.															
1	1	840 I	20,6	13	16	8	350	1400	—	—	—	—	dienst.	16	
1	1	1090 I	22,8	18	16	8	300	1400	—	—	—	—	id.	16	
2	—	790 I	20,7	12	16	8	200	1000	—	—	—	—	id.	13	
—	3	1740 I 1900	25,4 25	40	20	8	530	1630	—	—	—	—	id.	25	
—	3	1880 I 1900	26 25	40	20	8	530	1630	—	—	—	—	id.	25	
—	3	1970 I 1900	26,3 25	40	20	8	530	1630	—	—	—	—	id.	25	
—	3	1930 I ± 1900	24,6 25	40	20	8	530	1630	—	—	—	—	id.	25	
—	3	1900 I ± 1900	25,6 25	40	20	8	530	1630	—	—	—	—	id.	25	
—	3	1980 I 1900	24,7 25	40	20	9	330	1630	—	—	—	—	id.	25	
—	3	2090 I 1900	25,3 25	30	20	8	400	1230	—	—	—	—	id.	25	
—	3	1990 I ± 1900	25,2 25	30	20	8	400	1230	—	—	—	—	id.	25	

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 zeevater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut.		Torpedo- inrich- tingen.		Vaart.	Brandstofberg- ruimte in M.	Grootste vaart.	Vaart bij voordeelig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem, bij de vaart van:		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1917 in	Bemannin- g.	Aanteekeningen.	
									Soorten.	Aant. stuk- ken.	Lanceerb.	Kanonnen.					Machinevermogen in paardenkr.	Kol. 17.	Kol. 18.	Gordel.	Geschut- toren of barbetten.	Commando- toren.				Dek.
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 Jantjes)	1	S	1903 Rotterdam, Mij. v. Scheeps- en Werk- tuigb. "Fijenoord"	1904	46,5	4,8	12,5 (23,7)	140	kn. v. 5 cM. n°. 2.	—	3	2070 I 1900	24,8 25	30	20	8	400	1230	—	—	—	—	dienst.	25		
G 4 (Willem Wil- lemsze)	1	S	1903 id.	1904	46,5	4,8	12,5 (23,7)	140	id.	—	3	2090 I 1900	24,3 25	30	20	8	400	1230	—	—	—	—	id.	25		
G 5 (Roemer Vlacc)	1	S	1905 id.	1906	46,5	4,8	12,5 (23,7)	140	id.	—	2	2020 I 1900	25,1 25	30	20	8	400	1230	—	—	—	—	id.	25		
G 6 (Pieter Constant)	1	S	1905 id.	1906	46,5	4,8	12,5 (23,7)	140	id.	—	2	2060 I 1900	25,1 25	30	20	8	400	1230	—	—	—	—	id.	25		
G 7 (Jacob Cleydijck)	1	S	1905 id.	1906	46,5	4,8	12,5 (23,7)	140	id.	—	2	2130 I 1900	23,7 25	30	20	8	400	1230	—	—	—	—	id.	25		
G 8 (Cornelis Janssen de Haan)	1	S	1905 id.	1906	46,5	4,8	12,5 (23,7)	140	id.	—	2	2160 I 1900	24,2 25	30	20	8	400	1230	—	—	—	—	id.	25		
G 9	1	S	1907 id.	1908	46,5	4,8	12,5 (23,7)	141	id.	—	3	1970 I 1900	24,7 25	30	20	8	400	1230	—	—	—	—	id.	25		
G 10	1	S	1907 id.	1908	46,5	4,8	12,5 (23,7)	141	id.	—	3	2150 I 1900	24,6 25	30	20	8	400	1230	—	—	—	—	id.	25		
G 11	1	S	1907 id.	1908	46,5	4,8	12,5 (23,7)	141	id.	—	3	2010 I 1900	24,3 25	30	20	8	400	1230	—	—	—	—	id.	25		
G 12	1	S	1907 id.	1908	46,5	4,8	12,5 (23,7)	141	id.	—	3	2160 I 1900	24,6 25	30	20	8	400	1230	—	—	—	—	id.	25		
G 13	1	S	1912 Vlissingen, Kon. Mij. "de Schelde".	1913	49,5	5,2	14,1	180	kn. v. 7,5 cM. n°. 4.	—	3	3021 I 2600	26,2 26,6	44	—	—	—	—	—	—	—	id.	27			
G 14	1	S	1912 id.	1913	49,5	5,2	14,1	180	id.	—	3	3057 I 2600	26,6 26,6	44	—	—	—	—	—	—	—	id.	27			

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 zee water.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut.		Torpedo- inrich- tingen.		Vaart.	Brandstofberg- ruimte in M ³ .	Grootste vaart.	Vaart bij voordelig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van :		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1917 in	Bemannings- Aantekeningen.		
									Soorten.	Aant. stukk.	Lanceerb.	Kanonnen.					Machinevermogen in paardenkr.	Kol. 17.	Kol. 18.	Gordel.	Geschut- torens of barbetten.	Commando- toren.			Dek.	
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 15	1	S	1912 Rotterdam, Mij. v. Scheeps- en Werk- tuigb. "Fijenoord"	1914	49,5	5,2	14,1	180	kn. v. 7,5 cM. n°. 4.	2	—	3	3064 I 2600	26,0	44	—	—	—	—	—	—	—	—	dienst.	27	
G 16	1	S	1912 id.	1914	49,5	5,2	14,1	180	id.	2	—	3	2871 I 2600	25,07	44	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	27	
Michiel Gardeyn (K 1)	1	S	1904 id.	1905	30,0	3,6	10,3 (17,3)	48	kn. v. 3,7 cM.	2	1	1	580 I 450 min- stens	18,5	5	15	9	160	500	—	—	—	—	id.	12	
Christiaan Cornelis (K 2)	1	S	1904 id.	1905	30,0	3,6	10,3 (17,3)	48	id.	2	1	1	590 I 450 min- stens	19,0	5	15	9	160	500	—	—	—	—	id.	12	
Willem Warmont (K 3)	1	S	1904 id.	1905	30,0	3,6	10,3 (17,3)	48	id.	2	1	1	570 I 450 min- stens	18,6	5	15	9	160	500	—	—	—	—	id.	12	
Z 1	2	S	1914 Amsterdam, Ned. Scheepsb. Mij	1916	61,3	6,2	18,5	322	kn. v. 7,5 cM. n°. 4 mitrailleur	2	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	39	
Z 2	2	S	1914 id.	1917	61,3	6,2	18,5	322	id.	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	39	
Z 3	2	S	1914 id.	1917	61,3	6,2	18,5	322	id.	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	39	
Z 4	2	S	1914 id.	1917	61,3	6,2	18,5	322	id.	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	39	
Z 5	2	S	1914 Vlissingen, Kon. Mij. "de Schelde"	1915	58,5	6	16,6	310	id.	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	dienst.	39	
Z 6	2	S	1914 id.	1915	58,5	6	16,6	310	id.	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	39	

Turbineboeien.

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.	Geschat.		Torpedo- inrich- tingen.		Vaart.	Brandstofberg- ruimte in M ³ .	Grootste vaart.	Vaart bij voordelig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van:		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1917 in	Bemann- ing.	Aanteekeningen.	
									Soorten.	Aant.stukk.	Lanceerb.	Kanonnen.					Machinevermogen in paardenkr.	Kol. 17.	Kol. 18.	Gordel.	Geschat- torens of barbetten.	Commando- toren.				Dek.
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.

Z 7	2	S	1914 Rotterd., Mij. v. Scheeps- en Werk- tuigb. -Fijenoord"	1915	58,5	6	16,6	310	kn. v. 7,5 cM. n°. 4 mitrailleur	—	4	5616 I 5500	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	dienst.	39	
Z 8	2	S	1914 id.	1915	58,5	6	16,6	310	id.	—	4	5723 I 5500	27,35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	39	

e. *Onderzee-booten.*

De Koninklijke Marine bezit thans negen onderzeebooten, drie zijn in aanbouw.

III. Schepen en vaartuigen bestemd voor bijzondere diensten.

a. Schoeners voor politietoezicht-zeevisscherij.

<i>Zeehond</i>	1	S	1891 Amsterdam, Rijkswerf.	1892	51,4	8,6	41,7	720	kn. v. 3,7 cM.	2	—	660 I	11,0	78	9,5	6	1500	2500	—	—	—	—	dienst.	72
<i>Dolfin</i>	1	S	1888 Rotterdam, Mij. „de Maas”.	1889	41,7	6,6	30,4	290	id.	2	—	390 I	10,7	29	9	6	1600	2500	—	—	—	—	herstel- ling.	42

b. *Opnemings-vaartuigen.*

Hydrograaf (dubbelschroefstoomschip), waterverpl. 300 ton; diepgang 19 d.M.; dienstvaart 9 mijl. **Geep, Raaf** (ontw. kn.btn.), waterverpl. 200 ton, diepg. 22 d.M.; dienstvaart 7 mijl.

c. *Depot.schepen.*

Vall en Cornells Drebbe (depotschepen voor onderzeeboten); **Ulfr** (brandstofvoorraadschip voor pantserboten).

d. *Instructie-, logement- en wachtschepen.*

Adelborsten	Ever , ontw. kn.bt.; waterverplaatsing 210 ton; diepgang 22 d.M.; dienst- Marine-reserve	Atjeh (ontw. fregat). (1 7,5 c.M. n ^o . 1, 1 3,7 c.M.)	vaart 7 mijl.
Adspiraant-machinisten:	Bonaire , waaraan toegevoegd Bulgia (ontw. kn. boot), waterverplaatsing		200 ton; diepgang 22 d.M.; dienstvaart 7 mijl, en Fret (ontw. kn. boot).
Korporaal-konstabels	Bellona (stoomschip) 1 12 c.M. n ^o . 1, 2 7,5 c.M. n ^o . 2, 1 7,5 c.M. s. aut. n ^o . 1,		2 5 c.M. n ^o . 1, 6 3,7 c.M., 2 kn. rev., 3,7 c.M., 1 mr. 7,5 c.M. A., 1 mitrailleur, waterverplaatsing
en kanonniers:	930 ton; diepgang 38 d.M.; dienstvaart 8 mijl. Sperwer (kn. bt.), 1 7,5 c.M.		n ^o . 2, 3 3,7 c.M., 1 mitrailleur; waterverpl. 210 ton; diepgang 22 d.M.; dienstvaart 7 mijl.
Werfdivisie	Van Speyk (ontw. fregat) waaraan toegevoegd: Los (ontw. kn. boot);		waterverplaatsing 180 ton; diepgang 22 d.M., dienstvaart 7 mijl.
Torpedisten	Koningin Emma der Nederlanden (ontw. freg.) 1 3,7 c.M.; Schorpioen , Heimdall (1 5 c.M. n ^o . 1) luchtstation te Hellevoetsluis.		(ontw. pantserschip) 1 3,7 c.M.; Mercuur (torpedotransportvaartuig); Pijl (communicatievaartuig);
Matrozen en jongens.	Van Galen (ontw. fregat) tevens d.d. wachtschip te Hellevoetsluis, Kanonneerboot No. 3 (te Leiden); Atjeh (opleiding lichtmatrozen te		waaraan toegevoegd Buffel (ontw. pantserschip) 2 7,5 c.M. n ^o . 1, 2 3,7 c.M. en twee kotters;
Zeemiliciens	Neptunus (ontw. fregat).		Willemsoord), waaraan toegevoegd Nautilus (ontw. korvet).
Wachtschepen	Adolf Hertog van Nassau (Willemsoord); Van Galen (Hellevoetsluis).		

e. Schepen en vaartuigen, afgevoerd uit de sterkten opgelegd in afwachting van nadere bestemming.

Stier (ontw. pantserschip); **Udur en Bever** (ontw. kn.btn.); **Castor** (brik); **Jasper Leijunen** (ontw. torp.bt.); **waterverpl. 37 ton; diepgang 9,1 (15,2).** **Ardjoeno, Cycloop, Nobo** (ontw. torp.btn.).

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.	Torpedo- inrich- tingen.	Voorde- vermogen in paardenkr.	Vaart.	Brandstofberg- ruimte in M ³ .	Grootste vaart.	Vaart bij voordelig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van :		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1917 in	Be- manning.			
																Kol. 17.	Kol. 18.	Gordel.	Geschut- torens of barbetten.	Commando- toren.	Dek.		Europeanen.	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.

<i>Cerberus</i>	1	S	1887 Vlissingen, Kon. Mij. "de Schelde".	1888	38,2	4,0	14,2 (21)	84	kn. van 3,7 cM.	2	1	840 I	17,6	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	dienst.	14	6
<i>Hydra</i>	1	S	1899 Londen, Yarrow & Co.	1900	39,6	4,2	20,6	103	id.	3	1200 I	24,3	21	17,5	8	390	1500	—	—	—	—	—	—	id.	14	6	
<i>Scylla</i>	1	S	1899 id.	1900	39,6	4,2	20,6	103	id.	3	1200 I	24,3	21	17,5	8	390	1500	—	—	—	—	—	—	id.	14	6	
<i>Minotaurus</i> . . .	1	S	1901 Vlissingen, Kon. Mij. "de Schelde".	1902	39,6	4,2	20,6	103	id.	3	1280 I	24,4	21	17,3	8,5	420	1460	—	—	—	—	—	—	id.	14	6	
<i>Python</i>	1	S	1901 id.	1902	39,6	4,2	20,6	103	id.	3	1270 I	25	21	17,3	8,5	420	1460	—	—	—	—	—	—	id.	14	6	
<i>Sphinx</i>	1	S	1902 id.	1903	39,6	4,2	20,6	103	id.	3	1440 I	24,4	21	17,3	8,5	420	1460	—	—	—	—	—	—	id.	14	6	
<i>Draak</i>	1	S	1905 id.	1906	39,6	4,2	20,6	103	id.	1	1560 I	23,3	21	17,8	8,7	450	1600	—	—	—	—	—	—	id.	14	6	
<i>Krokodil</i>	1	S	1905 id.	1906	39,6	4,2	20,6	103	id.	1	1580 I	23,8	21	17,8	8,7	450	1600	—	—	—	—	—	—	id.	14	6	
<i>Zeeslang</i>	1	S	1906 id.	1907	39,6	4,2	20,6	103	id.	1	1560 I	24	21	17,8	8,7	450	1600	—	—	—	—	—	—	id.	14	6	

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 zeevaar.	Waternverplaatsing in tonnen.	Geschut.		Orpedo- rich- tingen.	Machinevermogen in paardenkr.	Vaart.	Brandstofberg- ruimte in M ³ .	Grootste vaart.	Vaart bij voordeelig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem, bij de vaart van:		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1917 in	Be- manning.		
									Soorten.	Aant. stuk. in de kanonnen.							Kol. 17.	Kol. 18.	Gordel.	Geschut- torens of barbetten.	Commando- toren.	Dek.		Europeanen	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.ooten.

Over ééne onderzeeboot wordt beschikt, doch negen zijn in aanbouw.

Flottielje-vaartuigen.

<i>Mataram</i>	2	S	1895 Amsterdam, Huygens & Van Gelder.	1896	53,9	9,5	36,5	810	kn. v. 10,5 cM. A. " " 3,7 " " mr. " 7,5 " A.	1350 I	13,0	150	10,5	8,0	1120	1690	—	—	—	—	uit dienst.	55	45
<i>Koetei</i>	2	S	1897 Amsterdam, Ned. Scheepsb.-Mij.	1898	53,7	9,5	36,0	790	id.	1410 I	13,5	140	11,3	8,5	1380	2130	—	—	—	—	dienst	55	45
<i>Assahan</i>	2	S	1899 Rotterdam, Mij. v. Scheeps- en Werk- tuigb., „Fijenoord”	1900	53,7	9,5	36,0	800	kn. v. 10,5 cM. A. " " 3,7 " " mr. " 7,5 " A.	1350 I	14,0	130	11,0	7,5	1550	3000	—	—	—	—	id.	55	45

Mijnen. 2 ggers.

<i>Serdang</i>	2	S	1896 Vlissingen, Kon. Mij. "de Schelde"	1897	53,9	9,5	36,5	820	kn. v. 10,5 cM. A. " " 3,7 " mr. " 7,5 " A.	1 4 1 6	—	1290 I	12,9	150	11,0	8,0	1320	1940	—	—	—	—	dienst.	55	45
<i>Siboga</i>	2	S	1897 Amsterdam, Ned. Scheepsb.-Mij.	1898	53,7	9,5	36,0	790	kn. v. 10,5 cM. A. " " 3,7 " mr. " 7,5 " A.	1 4 1 6	—	1400 I	13,9	140	11,4	8,5	1400	2060	—	—	—	—	id.	55	45

Opnemings-vaartuigen.

<i>Van Gogh . . .</i>	1	C Z	1897 Rotterdam, P. Smit Jr.	1898	54,0	8,3	31,8	700	—	—	—	390 I	10,1	100	8,0	6,3	2700	3600	—	—	—	—	dienst.	26	57
<i>Van Doorn . . .</i>	1	C K	1899 Rotterdam, Mij. „de Maas”.	1901	54,0	8,3	31,8	700	—	—	—	370 I	9,0	110	7,8	7	2450	3500	—	—	—	—	id.	26	57

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.	Watersverplaatsing in tonnen.	Gescht.		Torpedo- inrich- tingen.		Vaart.	Brandstofberg- ruimte in M ³ .	Grootste vaart.	Vaart bij voordeel brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van :		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1917 in	Be- manning.		
									Soorten.	Aant. stuk- ken.	Lanceerb.	Kanonnen.					Machinevermogen in paardenkr.	Kol. 17.	Kol. 18.	Gordel.	Geschut- torens of barbetten.	Commando- toren.		Dek.	Europeanen.	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
Lombok	1	S Z	1890 Amsterdam, Huygens & Van Gelder.	1891	52,5	8,3	33,5	600	—	—	—	990 I	12,2	120	9,2	—	1700	—	—	—	—	—	dienst.	26	57	
Borneo	1	C K	1892 Glasgow, Clydebank, J. & G. Thomson.	1892	53,9	9,5	40,5	800	—	—	—	1040 I	13,2	160	7,0	—	—	—	—	—	—	—	in reserve.	26	57	
Sumbawa	1	S	1890 Vlissingen, Kon. Mij. «de Schelde».	1891	53,3	8,1	34,5	600	—	—	—	930 I	12,5	90	—	6	—	3000	—	—	—	—	dienst.	26	57	

Schepen voor bijzondere diensten.

Koning der Nederlanden, logementschip te Soerabaja.

STOOM-, MOTOR- EN ZEILVAARTUIGEN VAN HET LOODS-

WEZEN, DE BETONNING, BEBAKENING EN VERLICHTING.

DISTRICT.	STOOMVAARTUIGEN.	MOTORVAARTUIGEN.	ZEILVAARTUIGEN.
1e District.			Loodsschoener N ^o . 1. " " 2. " " 3. Loodskotter N ^o . 1 (lang 20 M.) " " 2 (" 20 " Inspectievaartuig (Kotter lang 20 M.) Schokker (Magazijn- en werkvaartuig). Boeier (Betonningsvaartuig).
2e District.		Gastransportvaartuig <i>Vlietstroom</i> .	Schoener (Lichtschip <i>Uitlegger</i>). Loodsschoener No. 1. " " 2. " " 5. Loodskotter <i>Terschelling</i> N ^o . 1 (lang 20 M.) " " " 3 (" 20 " " " " 4 (" 20 " Loodskotter <i>Terschelling en het Vlie</i> (lang 16 M.) Schokker " " " " N ^o . 1 (" 14,75 " " " " " 2 (" 15,23 " " " " " 3 (" 15,50 " " " " " 4 (" 16,90 " Botter " " " " " 5 (" 16,75 " " " " " — (" 17,50 " " <i>Harlingen</i> (lang 13,60 M.) Inspectievaartuig (Boeier, lang 16 M.). Rinkelaar lang 17,50 M., voorzien van motor. (betonning). " " 17,60 " (" ").
3e District.	Stoomloodsvaartuig N ^o . 1 (<i>Insp. Gen. Twent</i>). " " 2 (<i>Jan Spanjaard</i>). " " 6 " " 12 Stoomloodstransportvaartuig <i>Schelde</i> . Gastransportvaartuig <i>Amsterdam</i> .	Gastransportvaartuig <i>Zuiderzee</i> .	Loodsschoener N ^o . 3. " " 8. " " 13. Loodskotter " 1 (lang 20 M.) " " 4 (" 20 " " " 9 (" 20 " " " 12 (" 20 " " " 1 (" 16 " " " 3 (" 16 " Inspectievaartuig. Botter N ^o . 1. " " 2.

DISTRICT.	STOOMVAARTUIGEN.
4e/5e District.	Stoomloodsvaartuig N^o. 3 (<i>Rotterdam</i>). " " 4 (<i>Hellevoetsluis</i>). " " 5 " " 7 " " 8 " " 9 " " 10 " " 11 " " 13 " " 14 Stoomloodstransportvaartuig <i>Frans Naerebout</i>. " <i>Zeemeeuw</i>.
6e District.	Stoomloodstransportvaartuig <i>Coertzen</i>. Gastraportvaartuig <i>Vlissingen</i>.

MOTORVAARTUIGEN.	ZEILVAARTUIGEN.
Gastraportvaartuig <i>Krammer</i>. Betonnings-, tevens peilings- vaartuig.	Loodsschoener N^o. 1. " " 2. " " 8. " " 9. Loodskotter " 1 (lang 20 M.) " " 2 (" 20 ") " " 4 (" 20 ") " " 8 (" 20 ") Schokker N^o. 2 (Betonnings- en peilingsvaartuig).
Motorbetonningsvaartuig. Motorafhaalboot No. 1.	Loodsschoener N^o. 1. " " 2. " " 3. " " 4. " " 5. " " 8. " " 9. " " 10. " " 12. " " 13. " " 14. " " 15. Loodskotter " 1 (lang 18 M.) " " 6 (" 18 ") " " 7 (" 18 ") " " 11 (" 18 ") " " 16 (" 18 ") Peilingsvaartuig.

Oost-Indië.

(Tijdvak 1 October 1915—ultimo September 1916.)

De Zeemacht in Nederlandsch-Indië stond gedurende dit verslagjaar onder bevel van den Vice-Admiraal F. PINKE.

Personeel.

Gedurende het verslagjaar werden 107 inlanders aangenomen en wel 63 bij de Marine-kazerne en 44 bij de Kweekschool voor inlandsche schepelingen te Makassar, terwijl 51 deserteerden. Van desertie keerden terug 28 man.

Aan den dienst ontvielen 92 man en wel: 83 door ontslag en 9 door overlijden.

Ten einde niet voor een tekort aan personeel te komen staan, zoo lang de nieuwe opleiding te Makassar nog geen voldoende aantal schepelingen oplevert, werd doorgegaan met het aanwerven van een beperkt aantal inlanders bij de Marine-kazerne te Soerabaja.

Het inlandsch stokers-personeel kan vrijwel op sterkte worden gehouden.

Nieuwe opleiding van inlandsche schepelingen

October 1915—April 1916.

Tot 1 Februari 1916 had de nieuwe opleiding plaats aan boord van Hr. Ms. flottieljeveraartuig *Assahan*, daarna aan boord van Hr. Ms. *Mataram*.

Er waren twee klassen gevormd; de eene bestaande uit matrozen, afkomstig van de vloot, de andere uit nieuw aangeworven lichtmatrozen van Menado en Amboina.

Doordat de opleiding plaats had aan boord van een schip, werd om redenen van practischen aard eenigszins afgeweken van het leerprogramma, zooals dit later op de Kweekschool gevolgd moet worden, en kwamen de scheepsdienst en het matrozenwerk meer op den voorgrond.

De klasse van de matrozen, afkomstig van de vloot, in den aanvang bestaande uit een twintigtal personen, verminderde langzamerhand tot 14, later tot 8 man.

Behalve deze 8 leerlingen, die tot het einde van bovengenoemden verslagtijd alle lessen volgden en die over konden gaan tot oorlogsmatroos (nieuwe regeling), waren er 5 matrozen, die verzochten matroos-bediende te mogen worden. Dit waren allen matrozen der 3de klasse, die in verstandelijke ontwikkeling bij de anderen achter stonden. Zij werden in April voorgedragen voor matroos-bediende.

4 matrozen, die eene seinersopleiding volgden, konden nog niet voor seiner volgens de nieuwe eischen worden voorgedragen, aangezien hun nog de bedrevenheid in vlug morse-seinen en het vlug opzoeken in het seinboek ontbrak. Een bezwaar voor allen was het aanleeren van de Nederlandsche taal.

Van de aanvankelijk, in totaal 37, aan boord geplaatste schepelingen afkomstig van de vloot (matrozen oude regeling) werden afgekeurd voor den dienst	1
werden voorgedragen voor verwijdering	1
gingen over als stoker	4
volgden de opleiding gedeeltelijk, doch moesten wegens gebrek aan aanleg teruggezonden worden naar de vloot	
vielen dadelijk af wegens moedwillig achterblijven op Soerabaja	12
gingen over als oorlogsmatroos	8
gingen over als matroos-bediende	5

Het resultaat der opleiding van de 11 Menadoneezen en 2 Amboineezen, in October 1915 aangenomen, was over het algemeen zeer bevredigend; alle lichtmatrozen konden worden voorgedragen voor bevordering tot matroos der 3de klasse. Wel waren er een paar onder, die wat moeite hadden de lessen te volgen en die bij practische oefeningen bij anderen achterbleven, maar van deze werd verwacht, dat zij het volgende halfjaar, als de opleiding aan de Kweekschool zelf zou kunnen plaats hebben, hun achterstand wel zouden inhalen.

De leerlingen der jongste opleiding, personen van 16—25 jaar, hadden zich lichamelijk goed ontwikkeld.

April 1916—October 1916.

De opleiding had tot 11 Mei 1916 plaats aan boord van Hr. Ms. flottieljevertuig *Mataram*, daarna aan de Kweekschool voor inlandsche schepelingen te Makassar, Directeur: Kapitein-luitenant-ter zee J. D. ALBANDA.

Door de vele nog te verrichten werkzaamheden aan gebouwen en het terrein, kon de opleiding eerst in Juni 1916 met kracht ter hand worden genomen.

Een tweede inlandsche onderwijzer werd op 14 Augustus aan de school werkzaam gesteld.

De opleiding bestond uit 3 afdelingen, n.l.: de seiners-opleiding, de matrozen der 3de klasse (ploeg October 1915) en de lichtmatrozen (April 1916).

Van de 4 seiners viel er een af wegens minder goede oogen. De 3 anderen konden nog niet worden voorgedragen voor seiner volgens de nieuwe eischen.

Het onderwijs gaf dit halve jaar niet veel moeilijkheden, alleen de analphabeten vorderen uiterst langzaam.

De nieuwe opleiding duurt te kort om uit de resultaten thans reeds een goed oordeel omtrent haar te vellen. Belangrijke wijzigingen in het leerprogramma, overeenkomstig het ontwerp (rapport commissie 1913), werden niet aangebracht, daar dit eerst eenigen tijd aan de practijk dient getoetst te worden.

De in April gekoesterde verwachting, dat de toen nog wat achterlijke matrozen hun achterstand dit halfjaar wel zouden inhalen, heeft zich bewaarheid; die matrozen kregen nu betere cijfers.

De jongste klasse der opleiding geeft geene aanleiding tot opmerkingen van algemeenen aard.

Voor zoover is na te gaan uit de uitingen der jongens, wordt het leven op de Kweekschool zeer aangenaam gevonden. In het algemeen krijgt de Menadonees graag les, leert ijverig en is hij bijzonder gemakkelijk te leiden. Hij is zeer goed militair.

De pogingen aangewend om, zonder verhooging van de kosten der voeding per man en per dag, meerdere atwisseling te brengen in het avondeten van de Europeesche schepelingen, door het aantal bij het brood verstrekt wordende gerechten uit te breiden, hadden tot resultaat, dat rook- en boterhammenworst, benevens mager gerookt spek, in het voedingstarief werden opgenomen als toespijzen, te verstrekken bij het avondeten. Aangezien die artikelen nog niet uit Nederland werden ontvangen, kon met de verstrekking nog geen aanvang worden gemaakt.

De uitzending van verschillende artikelen van schafting, welke door de zorg van het Departement van Koloniën worden aangekocht, ondervond meermalen en ondervindt nog steeds aanzienlijke vertraging tengevolge van de bijzondere tijdsomstandigheden, terwijl mede als gevolg dier omstandigheden, sinds Juni 1916 alle uitzendingen met uitzondering van die der artikelen gehomogeniseerde melk en Stolsche kaas werden gestaakt. Maatregelen zijn in voorbereiding om zoo noodig in de behoefte op andere wijze te voorzien.

Nade inwerkingtreding van de nieuwere regeling van het korps inlandsche schepelingen bij de Koninklijke Marine werd voor zooveel mogelijk, in verband met den voorraad, aan de inlandsche schepelingen kleeding verstrekt geheel overeenkomende met de kleeding voor Europeanen.

Eene proefneming bij de Kweekschool voor inlandsche schepelingen te Makassar met zwarte zeildoeksche schoenen gehouden, gaf goede resultaten; thans wordt, alvorens tot verstrekking van deze schoenen aan inlandsche schepelingen over te gaan, nagegaan welke afmetingen bedoeld schoeisel moet hebben om passend te zijn voor het inlandsch personeel der Zeemacht.

Met witte schoenen voor inlandsche schepelingen wordt een proef genomen, welke nog voortduurt.

Naar aanleiding van de klachten over het in het vorig verslagjaar uit Nederland ter beproefing toegezonden wit schoeisel aan Europeesche schepelingen wordt thans eene proef genomen met eene nader uitgezonden partij schoenen van nieuw model, waarbij aan de geuite klachten is tegemoet gekomen.

Ook bij de uitzending van kleeding, vooral van blauw geverfde stoffen werd nu en dan vertraging ondervonden tengevolge van de bijzondere tijdsomstandigheden. In het algemeen kon echter gedurende het verslagjaar aan de aanvragen om kleeding, zoowel voor Europeesche als voor inlandsche schepelingen worden voldaan.

De algemeene gezondheidstoestand op de vloot was gunstig. Bij den Torpedodienst minder dan elders, wegens malaria en andere koortsvormen.

Zoo was ook de gezondheidstoestand aan boord Hr. Ms. *Serdang*, te Sabang gestationneerd, niet onverdeeld gunstig en werden in de maand September zelfs 32 gevallen van malaria tropica gerapporteerd, naar aanleiding waarvan de chinine prophylaxis verscherpt werd.

De maanden December tot en met Juni onderscheidden zich gunstig van de overige 5 maanden.

Aan boord van Hr. Ms. *Koningin Regentes* kwam een in September explosief optredende epidemie voor van dysenteria bacillaris (Flexner) met goedaardig verloop. De bron werd vermoed bij een kok van de onder-officiëren met reeds lang bestaande, doch niet geuite klachten. Blijkens onderzoek echter was hij lijdende aan chronische amoëban dysenterie (*Amoeba tetragena*). De epidemie schijnt tot staan te zijn gekomen.

Den officieren van gezondheid werd aanbevolen koks en dergelijk personeel, dat voor verspreiding van zulke epidemieën het eerst in aanmerking komt, aan een onderzoek te onderwerpen.

In het aantal venerische ziekten was geene verbetering waar te nemen.

De prophylaxis en de hygiëne worden zooveel mogelijk bevorderd, doch vinden slechts geleidelijk ingang, terwijl de inlanders er niet van willen weten. Het vlugschrift van Dr. SNOECK HENKEMANS over geslachtsziekten werd onder de Europeanen en onder de inlanders in het Maleisch vertaald (*Pensakit Perampoean*) verspreid. Er werd aangevangen, bij wijze van proef, lijders aan venerische ziekten in behandeling te nemen in de Marine-kazerne te Soerabaja, waar ze aan den gewonen dienst, voor zoover mogelijk, deelnemen.

Cholera en typhus eischten onder de Europeanen elk 1 slachtoffer, malaria 2; onder de inlanders typhus en malaria elk 2.

Onder de Europeanen was de sterfte half zoo groot als het vorig jaar, — onder de inlanders was de verhouding juist omgekeerd.

Voor den dienst in de tropen werden 133 Europeanen afgekeurd, waarvan alleen 50 wegens zenuwlijden, tegen respectievelijk 105 en 30 het vorig jaar.

De cursus in tropische ziekten werd wegens gebrek aan deelnemers niet gehouden.

Voor den dienst in de tropen *afgekeurde Europeanen.*

AARD DER ZIEKTEN.	Officieren.	Onder-officieren.		Korporaals en minderen.	
		Deks-personeel.	Machine-kamerpersoon.	Deks-personeel.	Machine-kamerpersoon.
Malaria	1	3	—	7	—
Dysenterie	—	—	—	1	—
" amoebica	—	—	—	1	—
Tuberculose	—	1	1	2	—
Algemeene ziekten	2	3	1	1	1
Ziekte van hersenen, ruggemerg en zenuwstelsel	6	16	9	14	5
Oogziekten	1	—	1	2	—
Oorziekten	1	—	—	2	—
Ziekten van het hart en de vaten	2	4	—	4	3
" der ademhalingsorganen	1	2	—	4	1
" " spijsverteringsorganen	—	2	—	2	—
" van het urogenitaalstelsel	—	—	—	1	—
" " de huid en het celweefsel	1	—	—	1	1
Ziekten der bewegingsorganen	1	2	—	3	1
Lichaamszwakte	1	3	3	7	2
Totaal	17	36	15	52	14

Overleden Europeanen.

Typhus	—	—	1	—	—
Malaria	—	—	—	1	1
Cholera	—	—	—	1	—
Krankzinnigheid	—	—	1	—	—
Apoplexie	1	—	—	—	—
Carbunculus	1	—	—	—	—
Verbranding	—	—	1	—	—
Bloedvergiftiging	—	—	—	1	—
Verdrinking	—	—	—	1	—
Zelfmoord	—	1	—	—	—
Totaal	2	1	3	4	1

Op het einde van het verslagjaar was het Nederlandsche eskader derhalve samengesteld uit Hr. Ms. pantserschepen *De Zeven Provinciën*, *Tromp*, *De Ruyter* en *Koningin Regentes* en de torpedobootjagers *Wolf*, *Fret*, *Lynx*, *Hermelijn*, *Panther* en *Vos*.

Van de Indische Militaire Marine, waarvan de sterkte bij den aanvang van het verslagjaar 21 vaartuigen bedroeg, werd Hr. Ms. *Assahan* 1 Februari 1916 uit dienst en Hr. Ms. *Mataram* op denzelfden datum in dienst gesteld. Hr. Ms. opnemingsvaartuig *Van Gogh* werd 1 April 1916 uit dienst en 24 Juli d.a.v. in dienst gesteld. Hr. Ms. opnemingsvaartuig *Lombok* 1 Juli 1916 en Hr. Ms. opnemingsvaartuig *Van Doorn* 24 Juli d.a.v. uit dienst gesteld, zoodat op het eind van het verslagjaar zich in dienst bevonden de flottieljevaartuigen *Mataram* en *Koetei*, de flottieljevaartuigen-mijnenleggers *Siboga* en *Serdang*, de opnemingsvaartuigen *Van Gogh* en *Sumbawa*, de torpedobooten *Hydra*, *Scylla*, *Minotaurus*, *Python*, *Sphinx*, *Draak*, *Krokodil* en *Zeeslang* en de munitieschepen *Prins Hendrik der Nederlanden* en *Makassar*.

Hr. Ms. torpedoboot *Cerberus* verbleef op de helling; Hr. Ms. opnemingsvaartuigen *Borneo* en *Lombok* waren in conservatie.

Van Hr. Ms. *Borneo* zijn de ketels afgekeurd. Het voornemen bestaat de machine van dit schip te transformeeren voor het in aanbouw gebrachte stoomschip der Gouvernements-Marine *Eridanus*.

Hr. Ms. flottieljevaartuig *Assahan* ondergaat groote herstellingen en zal t. z. t. Hr. Ms. *Siboga* als mijnenlegger vervangen.

Hr. Ms. *Mataram* werd toegevoegd aan de Kweekschool voor inlandsche schepelingen te Makassar.

Het in aanbouw zijnde opnemingsvaartuig *Tydeman* werd 24 Juni 1916 te water gelaten.

De kolenhulk *Bromo* keerde van Merauke te Soerabaja terug en werd in afwachting van nadere bestemming opgelegd.

De Marine-kazerne te Soerabaja-Goebeng bleef in gebruik.

Marine-établissement.

Evenals ten vorige jare werd medegedeeld, bleven de uitbreidingen en voorzieningen van het établissement beperkt tot die, welke noodig zijn voor eene behoorlijke instandhouding van het bedrijf en voor de aankomst van de onderzeeboot K 1, terwijl ook eenige voorzieningen werden getroffen ten einde tegemoet te komen aan de stijgende behoefte aan woningruimte, zoowel voor den Torpedodienst als voor de bemanningen van in herstelling zijnde schepen.

Meer uitgebreide voorstellen werden gedaan met het oog op de komst der nieuwe kruisers en van meerdere onderzeebooten en wel in het bijzonder ter verruiming van het bassin, de uitbreiding der

werktuigelijke inrichting en het scheppen van nieuwe debarkementsruimte, welke voorzieningen, afgescheiden van de keuze der vlootbasis, ter behandeling van de nieuwe vloot als urgent moeten worden beschouwd.

Het is echter onzeker of genoemde voorstellen nog op de begroting 1917 tot uiting zullen komen.

Het voor rekening van den Lande gebouwde 14000 tons dok, tijdelijk door het Marine-établissement geëxploiteerd, werd in April 1916, ingevolge het contract gesloten tusschen Zijne Excellentie den Minister van Koloniën en de Droogdok-maatschappij Soerabaja, aan genoemde maatschappij in huur gegeven, zoodat de groote schepen van het eskader thans niet meer op het Marine-établissement, maar bij hooger-genoemde maatschappij moeten worden gedokt.

De bouw van het 1500 tons pontondok, zoomede de afbouw van het nieuwe opnemingsvaartuig *Tydeman*, ondervinden vertraging in verband met de niet tijdige aankomst van materialen.

In de formatie van het personeel werd wijziging gebracht door het maximum aantal ingenieurs van scheepsbouw op vier te brengen, ten einde in de gelegenheid te zijn een student aan de Technische Hoogeschool voor deze betrekking in opleiding te nemen.

Voorts werden de voorwaarden verbeterd, waarop contracts- (voorheen Europeesche vaste-)werklieden kunnen worden aangenomen en werden in de bestaande reglementen eenige wijzigingen gebracht in verband met de unificatie van Europeesch en inlandsch personeel, terwijl, ter behandeling bij de ontwerp-begroting 1917, voorstellen werden gedaan tot traktementsherziening van het technisch-lager-personeel.

Herstellingen en dokkingen.

Hr. Ms. pantserschip *De Zeven Provinciën*. De onderhanden zijnde herstellingen waren 22 October 1915 beëindigd. Van 28 tot 29 Februari 1916 werd aan het Marine-établissement gedokt voor periodiek onderhoud, terwijl nog eenige kleine herstellingen werden uitgevoerd.

Hr. Ms. pantserschip *Tromp* vertoefde van 14 tot en met 24 October 1915 te Soerabaja voor kleine herstellingen en werd van 14 tot 17 October gedokt. Op 1 Maart 1916 werd het schip ter groote herstelling aan het Marine-établissement opgenomen, van 20 tot 27 d.a.v. gedokt. Deze herstelling was eerst beëindigd 24 Juni d.a.v. in verband met de voorzieningen aan den lekken dubbelen bodem.

Hr. Ms. pantserschip *Koningin Regentes* werd van 23 November tot 27 November 1915 aan het Marine-établissement gedokt, waarbij eenige kleine herstellingen werden verricht. Groote herstellingen, waaronder het versterken der opstellingen van de 4 kanons van 15 c.M., vingen

aan 28 December 1915 en werden beëindigd 24 Februari 1916, gedokt van 3 tot 15 Februari 1916.

Het schip werd voorts van 21 tot 23 Augustus 1916 gedokt voor periodiek onderhoud, terwijl voor herstelling pivot S. B. 15 c.M. kanon vóór tot 29 Augustus te Soerabaja werd vertoefd.

Hr. Ms. pantserschip *Hertog Hendrik* vertoefde van 25 October tot 20 November 1915 aan het Marine-établissement om te dokken en eenige voorzieningen uit te voeren, o.a. voor het verblijf der adelborsten, ter aanvaarding der thuisreis op 25 d.a.v.

Hr. Ms. pantserschip *De Ruyter* kwam 17 December 1915 in Oost-Indië aan, van 11 tot 23 Februari 1916 werd aan het Marine-établissement vertoefd ter voorloopige voorziening van de brineleiding; van 7 tot 9 Maart 1916 gedokt voor periodiek onderhoud.

Groote herstellingen, ook in het bijzonder ter afdoende voorziening der brineleiding, vingen aan 8 Augustus 1916. Op het eind van het verslagjaar bevond het schip zich nog in herstelling.

Hr. Ms. torpedobootjagers ondergingen geregeld de periodieke onderhoudsvoorzieningen, waartoe drie-maandelijks aan het Marine-établissement werd vertoefd om te dokken. Beurtelings werden daarvoor twee en zes weken besteed.

Hr. Ms. torpedobootjagers *Jakhals* en *Bulhond* ondergingen na uit dienststelling op 1 Februari 1916 groote herstellingen en werden in conservatie gebracht.

Hr. Ms. torpedobootjager *Lynx* vertoefde tusschentijds in Mei 1916 gedurende 14 dagen te Tandjong-priok ter voorziening van de condensors, Hr. Ms. *Hermelijn* in denzelfden tijd te Soerabaja ter voorziening vetleiding-schroefassen.

Van alle jagers werden successievelijk de munitiebergplaatsen gewijzigd in verband met de berging der patronen zonder patroondoozen en eene eenvoudige inrichting aangebracht tot vlug onder water zetten dezer bergplaatsen.

Hr. Ms. flottieljevertuig *Assahan* werd 1 Februari 1916 uit dienst gesteld tot het ondergaan van groote herstellingen, waaronder ketelverwisseling en gereed maken tot mijnenleggen.

Hr. Ms. flottieljevertuig *Mataram* werd 1 Februari 1916 in dienst gesteld, 12 Februari gedokt tot nazien roerbeweging; onderging in September d.a.v. eenige kleine herstellingen aan het Marine-établissement, waarbij werd gedokt.

Hr. Ms. flottieljevertuig *Koetei* vertoefde van 20 April tot 16 Mei

1916 aan het Marine-établissement voor dokken en herstellen, waaronder vernieuwen van het pokhout.

Hr. Ms. flottieljevaartuigmijnenlegger *Siboga* werd van 25 tot 28 Januari 1916 en van 24 tot 29 Juli d.a.v. aan het Marine-établissement gedokt voor eenige kleine herstellingen, waaronder ketelreparatie.

Hr. Ms. flottieljevaartuigmijnenlegger *Serdang* onderging van 1 Juli tot 3 Augustus 1916 eenige voorzieningen bij de N.V. Zeehaven en Kolenstation Sabang en werd aldaar gedokt.

Hr. Ms. opnemingsvaartuig *Van Gogh* onderging van 3 tot 24 December 1915 kleine herstellingen aan het Marine-établissement en werd van 15 tot 17 dier maand gedokt, 1 April 1916 uit dienst gesteld en 24 Juli d.a.v. weder in dienst gesteld.

Hr. Ms. opnemingsvaartuig *Van Doorn* werd 24 Juli 1916 uit dienst gesteld in verband met den toestand der huid en tot het ondergaan van herstellingen.

Hr. Ms. opnemingsvaartuig *Lombok* werd van 16 tot 18 December 1915 aan het Marine-établissement gedokt en 1 Juli 1916 uit dienst gesteld en in conservatie gebracht.

Hr. Ms. opnemingsvaartuig *Sumbawa* onderging van 22 Mei tot 3 Juli 1916 herstellingen aan het Marine-établissement en werd van 9 tot 20 Juni d.a.v. gedokt.

Hr. Ms. torpedobooten *Hydra*, *Scylla*, *Python*, *Sphinx*, *Minotaurus*, *Draak*, *Zeeslang* en *Krokodil* ondergingen de periodieke onderhoudsvoorzieningen.

Hr. Ms. torpedoboot *Zeeslang* werd voorzien van eene installatie voor draadloze telegrafie, aangemaakt op het Marine-établissement.

Van de groep *Draak* werden de voorroeren weggenomen en het bungat gedicht.

Brandstofvoorziening.

Steenkolendepôts.

De verschillende Marine-steenkolendepôts werden, behalve het depôt te Bandjermasin, hetwelk werd voorzien van Teweh (Borneo)kolen, aangevuld eensdeels met Ombilin-, anderdeels met Poeloe-Laoetkolen.

Voor laatstgenoemde kolen kwamen in aanmerking de Oostelijke depôts en het depôt te Soerabaja.

Ter voorziening in de behoefte aan buitenlandsche steenkolen, werden aangekocht Pocahontas (Amerikaansche) kolen en Cardiffkolen.

Vanwege moeilijkheden, verbonden aan uitvoeren van Engelsche

kolen, kon slechts eene beperkte hoeveelheid Cardiffkolen worden aangekocht.

Behalve in depôts, werden de buitenlandsche kolen aangehouden op tijdelijke opslagplaatsen in den Archipel, dit in verband met den politieken toestand.

Voor de levering van steenkolen te Sabang werd met de Naamlooze Vennootschap „Zeehaven en Kolenstation Sabang” eene nieuwe overeenkomst aangegaan.

Voor de levering van residu werd 1 Januari 1916 een contract gesloten met de Dordtsche Petroleum Maatschappij, uitsluitend ten dienste van schepen der Koninklijke Marine, terwijl 1 Juli d.a.v. tevens in het vernieuwde contract werd opgenomen de levering aan het Marine-établissement.

Stoomwezen.

De proefnemingen met het stoken van Ombilinkolen in waterpijpketels (zie vorige verslagjaren) werden beëindigd en het eindrapport der commissie werd in Juli 1916 ingediend. Hoewel de resultaten thans behaald aanmerkelijk beter zijn dan de eerste uitkomsten, kunnen deze kolen de Cardiffkolen — met behoud van hetzelfde vermogen en werkingssfeer — niet vervangen. Omtrent de verder te nemen maatregelen zal de beslissing der Regeering moeten worden afgewacht. Voorgesteld werd de uitkomsten ter verdere beoordeeling naar Nederland op te zenden, in het bijzonder ook voor eventueele toepassing der beproefde stookinrichting — zoo noodig gewijzigd — op Cardiffkolen.

Ter voorziening in den gestoorden aanvoer van Cardiffkolen werden verschillende maatregelen genomen. Behalve Pocahontaskolen werden voor den gewonen dienst veel Ombilinkolen gebruikt.

Proeven worden genomen met eenige Japansche kolensoorten, de Mûki Lumps, Mûkinuts en Fushun, terwijl deze ook zullen genomen worden met Palembangkolen.

Voortgegaan wordt met geleidelijk aanmaken van motorsloepen voor de Indische Militaire Marine.

Aangezien met de Evinrude-aanhangmotoren voor de jagers niet altijd onverdeeld gunstige resultaten worden verkregen, werd de Archimedesmotor beproefd, terwijl ter beproefing worden aangeschaft Bingham-motoren voor plaatsing in de jollen.

Artillerie.

De persoonlijke schietoefeningen met geschut konden over het algemeen geregeld voortgang vinden.

Met behulp van het Marine-établissement te Soerabaja werden eenige

vrij belangrijke herstellingen aan geschut en opstellingen op zeer bevredigende wijze uitgevoerd.

Nog in gang zijnde proeven, om het trillen der afstandmeters aan boord van de torpedobootjagers door het aanbrengen van gummiplaten met djatti tusschenlagen onder het voetstuk te verminderen, werden tot nu toe met succes bekroond.

Overgegaan werd tot het indeelen van mitrailleurs bij de landingsdivisies der pantserschepen, waarvoor de benoodigde afluiten op het Marine-établissement werden aangemaakt.

Torpedodienst.

Beproevingen.

De beproevingen der nieuwe mijnen werden voortgezet.

Oefeningen.

De vaarwaters om en nabij Soerabaja werden zoowel door torpedobooten op zich zelf als door booten in groepsverband meermalen bevaren.

Enkele tochten van langeren duur werden gemaakt.

Tot handhaving van de neutraliteit waren gedurende een drietal maanden 2 torpedobooten ter beschikking van den commandant der zeemacht te Tandjong-priok gestationeerd, welke later door een jager werden vervangen.

Oefeningen gaven geene aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

Uitspanningslectuur.

Verwisseling van lectuur had geregeld plaats.

De Kweekschool voor inlandsche schepelingen te Makassar werd, na in dienstneming in April 1916, ook voorzien van eene kist boeken. Aan het detachement schepelingen, dat in de maand Mei 1916 per stoomschip *Rindjani* naar Nederland vertrok, werd ter lezing gedurende den overtocht eene kist met boeken medegegeven.

Op verzoek van den commandant der zeemacht werd, met machtiging van de Regeering, ten behoeve van de inlandsche schepelingen door de commissie voor de volkslectuur in Nederlandsch-Indië kosteloos een 500-tal Maleische en Javaansche boeken voor de boekenkisten op de schepen verstrekt, welke zoo practisch mogelijk over die kisten werden verdeeld.

Ontvangen werd eene partij van 136 verschillende boeken, waarvan de aanschaffing geschiedde door de commissie van het boekenfonds

der Koninklijke Marine te Amsterdam en waarvoor haar (zie vorig jaarverslag) een bedrag van f 300 was overgemaakt.

Over het jaar 1915 werd eene subsidie toegekend van f 500, waarvan een voornaam deel benoodigd is voor de abonnementen op „*Soerat Kabar Perwata Soerabaja*”, welk tijdschrift geregeld naar de verschillende schepen werd verzonden.

Voor aanschaffing van nieuwe boeken werd voorts een bedrag van f 200 aan de commissie te Amsterdam toegezonden.

Kustverlichting, Bebakening en Hydrographie.

1°. Kustverlichting.

Op Banawaja (Postillon-eilanden) werd ontstoken een schitterlicht met acetyleen als lichtbron, waarvan de bouw vanwege ongunstige weersomstandigheden eenige malen moest worden gestaakt — zie vorig verslag —, op 12 December 1915.

Bij den ingang van de prauwenhaven te Benkoelen werden op 28 Juni 1916 een rood en een groen acetyleen schitterlicht ontstoken.

Van de kustlichten Gorontalo en Boä werd de lichtbron op respectievelijk 22 April en 26 Juni 1916 gewijzigd in acetyleen.

De navolgende acetyleenbakens werden opgericht:

in de Assahan-rivier 3 stel geleidemerken, waarvan de lichten 25 October 1915 werden ontstoken;

in het vaarwater naar Tarokan drie stuks in de maand Februari 1916, waarvan de lichten nog niet werden ontstoken;

in Straat Walea (Golf van Tomini) ontstoken 7 April 1916;

op het eiland Penjoesoe (Banka's Noordkust) waarvan het licht nog niet werd ontstoken.

Het kustlicht in de monding der Batoe-Bara-rivier werd 17 December 1915 en het roode licht te Benkoelen (Tapa Padrie) werd 28 Juni 1916 gebluscht.

Te Kota Agoeng werd een rood vastlicht ontstoken.

De beproeving der acetyleenboeien en van vetgasgloeilicht voor gasboeien werd voortgezet.

2°. Bebakening.

De bebakeningsstoomers *Sperwer*, *Hoofdinspecteur Zeeman*, *Pharus* en het inspectievaartuig *Orion* deden onafgebroken dienst.

Het bij het Marine-établissement aangebouwde motorbebakeningsschip *Castor* werd 7 October 1915 in dienst gesteld en voldeed bij de werkzaamheden goed.

Bij het afsluiten van dit verslag bedroeg het aantal te water liggende tonnen 395, het aantal ijzeren bakens 189, het aantal houten bakens

(daaronder begrepen merk- en steekbakens) 60, het aantal steenen bakens 28, het aantal Pintsch-gasbakens 15, het aantal acetyleenbakens 47, het aantal acetyleenboeien 20, het aantal Pintschgasboeien 63, het aantal lantaarnboeien 19, het aantal loodslichtschepen 7, het aantal lichtschepen 3.

3°. Hydrographie.

Het opnemingsvaartuig *Van Doorn* zette de opneming van de Mentawai-eilanden voort, waarbij de opneming van de Oostzijde van het eiland Siberoet werd voltooid.

Op 24 Juli 1916 werd het schip te Soerabaja buiten dienst gesteld en vervangen door het opnemingsvaartuig *Van Gogh*, welk schip op 3 Augustus 1916 van Soerabaja vertrok, eenige kleine plaatselijke opnemingen verrichtte ter Oostkust van Sumatra en daarna de opneming beoosten Nias en de Mentawai-eilanden vervolgde.

Het opnemingsvaartuig *Sumbawa* zette de werkzaamheden voort ter Zuid-Oostkust van Celebes en kwam gereed met Straat Tioro. Van 22 Mei tot 3 Juli 1916 werd te Soerabaja vertoeft voor periodieke dokking en herstelling.

Het tijdelijk opnemingsvaartuig *Condor* was van 4 November tot 8 December 1915 in dienst voor de najaars-opneming van den drempel van het Westervaarwater van Soerabaja.

Op 1 April 1916 werd het schip onder bevel van een gezaghebber van de Gouvernements Marine in dienst gesteld voor de vierjaarlijkse opneming van het Westervaarwater en de voorjaars-opneming van den drempel.

De opnemingsvaartuigen *Van Gogh* en *Lombok* bleven in verband met den oorlog in Europa aan de werkzaamheden onttrokken, — zie vorig verslag.

Het opnemingsvaartuig *Lombok* werd 1 Juli 1916 uit dienst gesteld.

Het bij het Marine-établissement te Soerabaja in aanbouw zijnde motoropnemingsvaartuig *Tydemann* werd 24 Juni 1916 te water gelaten.

Het Nederlandsch Eskader in Oost-Indië.

Bij het begin van verslagtijd bestond het Nederlandsch eskader in Oost-Indië uit Hr. Ms. pantserschepen *De Zeven Provinciën*, *Koningin Regentes*, *Tromp* en *Hertog Hendrik*, benevens uit Hr. Ms. torpedobootjagers *Wolf*, *Fret*, *Bulhond*, *Jakhals*, *Lynx*, *Hermelijn*, *Panther* en *Vos*.

Hr. Ms. *Hertog Hendrik* aanvaardde 25 November 1915 de thuisreis en werd den 17den December d.a.v. afgelost door Hr. Ms. *De Ruyter*, welke bodem op dien datum te Tandjong-priok aankwam en aan het eskader werd toegevoegd.

Het bevel over het Nederlandsch eskader bleef tot 1 April 1916 opgedragen aan den schout-bij-nacht F. BAUDUIN en nadien aan den kapitein ter zee J. ALBARDA, waarbij respectievelijk de vlag en standaard werden gevoerd aan boord Hr. Ms. *De Zeven Provinciën*.

Op 1 Februari 1916 werden Hr. Ms. *Bulhond* en *Jakhals* op het Marine-établissement in conservatie opgenomen en vervangen door Hr. Ms. *Wolf* en *Fret*, de jagers definitief aan het eskader toegevoegd en vier groepen van 2 dier vaartuigen gevormd.

Van 27 tot 29 October werden gevechtsschietoefeningen gehouden in Straat Sapoedi en nadien hadden tot begin 1916 nabij Soerabaja gezamenlijke oefeningen plaats, welke laatste vervolgens voor vlagvertoon in Straat Makassar, langs de Oostkust van Borneo en de Westkust van Celebes werden voortgezet, waarna het eskader 20 Januari te Soerabaja terugkeerde.

Ter handhaving der neutraliteit vertoefde het grootste gedeelte van het eskader van 31 Januari tot 6 Februari in den Riouw-archipel, keerde 9 Februari te Soerabaja terug, oefende daarna tot 15 Maart in de nabijheid van laatstgenoemde plaats, vertrok op dien datum naar Tandjong-priok en meerde aldaar 17 d.a.v. op de boeien.

Tot het doen van eerbewijzen en ter opluistering der feestelijkheden bij de aankomst van den nieuw-benoemden Gouverneur-Generaal op 21 Maart, werd tot 27 d.a.v. in laatstgenoemde haven verbleven en vervolgens tot einde April in het Westelijk deel der Java-zee geoefend.

Nadat de schepen ter vervulling van verschillende opdrachten, verband houdende met de handhaving der neutraliteit, gedurende de maanden Mei en Juni afzonderlijk hadden geoefend, werden het overige gedeelte van verslagtijd meermalen wederom gezamenlijke manoeuvreer- en schietoefeningen in de Java-zee en Straat Makassar gehouden, daarbij voor aanvulling van den kolenvoorraad eenige malen te Soerabaja, Tandjong-priok en Makassar vertoevende.

Vanaf 21 Juli was het Gouvernements stoomschip *Deneb* als communicatievaartuig aan het eskader toegevoegd.

Waar de schepen gedurende den verslagtijd niet steeds vereenigd bleven, zullen de verrichtingen daarvan afzonderlijk vermeld worden.

Hr. Ms. *De Zeven Provinciën*. Na beëindiging der herstellingen op 21 October hadden van 27 tot 29 d.a.v. gevechtsschietoefeningen in Straat Sapoedi plaats, werd tot eind December deelgenomen aan de gezamenlijke oefeningen in eskaderverband in de nabijheid van Soerabaja — gedurende welken tijd de halfjaarlijksche schietoefeningen tevens voortgang hadden — daarna met het eskader voor vlagvertoon een tocht gemaakt langs de Oostkust van Borneo en de Westkust van Celebes — waarbij een bezoek werd gebracht aan Balikpapan en

Makassar — en vervolgens 20 Januari te Soerabaja teruggekeerd.

Van 31 Januari tot 6 Februari vertoefde het schip voor neutraliteitsdoeleinden in den Riouw-archipel, was 9 d.a.v. weder te Soerabaja terug, nam tot 15 Maart wederom deel aan de gezamenlijke eskader-oefeningen en vertrok op dien datum met de overige schepen naar Tandjong-priok, waar in verband met de komst van den nieuw-benoemden Gouverneur-Generaal van 17 tot 27 Maart werd vertoefd.

Na tot eind April met het eskader in de Java-zee te hebben geoefend, werd 4 Mei te Soerabaja teruggekeerd, aldaar tot 13 d.a.v. verbleven en vervolgens met het Gouvernements-stoomschip *Aldebaran* — aan boord van welk vaartuig de commandant der zeemacht was geëmbarkeerd — naar Tandjong-priok gestoomd en aldaar 15 Mei de eskader-commandant ontscheept.

Tot 8 Juni hadden in de nabijheid van laatstgenoemde haven in hoofdzak halfjaarlijksche schietoefeningen plaats, werd op dien datum de eskader-commandant — welke autoriteit gedurende het ziekte-verlof van den commandant der zeemacht diens functie had waargenomen — weder ingescheept en naar Soerabaja vertrokken, waar 10 d.a.v. het anker viel.

Vervolgens oefende het schip tot 3 Juli op of nabij laatstgenoemde plaats, maakte de beide volgende dagen een tocht naar Ampenan en terug tot het embarkeeren der snellaadinrichtingen, hield daarna tot 27 Juli met de overige schepen gezamenlijke oefeningen in de Java-zee en zette deze oefeningen van 7 Augustus tot 9 September aldaar en in Straat Makassar voort, waarbij eenige malen te Makassar de kolenvoorraad werd aangevuld, terwijl op 5 September een bezoek werd gebracht aan Djampea.

Het overige gedeelte van verslagtijd werden de halfjaarlijksche schietoefeningen nabij Soerabaja voortgezet.

Hr. Ms. *Koningin Regentes*. Van 1 tot 12 October werd voor bewakingsdoeleinden op de Noordkust van Celebes vertoefd en daarna via Makassar naar Soerabaja teruggekeerd, waar 18 d.a.v. het anker viel. Tot 22 November werden in hoofdzak de bewegingen van Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* gevolgd en tevens de halfjaarlijksche schietoefeningen voortgezet om daarna tot 27 November te worden gedokt. Na vervolgens tot 17 December met de overige schepen in de nabijheid van Soerabaja te hebben geoefend, meerde het schip den volgende dag op het Marine-établissement om, voor het verzwaren en versterken van de opstelling van een der kanons van 15 c.M., in timmering te worden opgenomen.

Den 22sten Februari werden de herstellingen beëindigd, daarna tot 15 Maart in hoofdzak halfjaarlijksche schietoefeningen nabij Soerabaja

gehouden en vervolgens tot eind April de bewegingen van het vlaggeschip gevolgd. Op laatstgenoemden datum stoomde het schip met Hr. Ms. *Hermelijn* van Tandjong-priok naar Soerabaja, vertoefde aldaar van 3 tot 8 Mei en vertrok daarna naar Makassar, waar 10 d.a.v. het anker viel.

Tot 5 Juni werd nabij deze plaats geoefend en vervolgens naar Balikpapan gestoomd, aldaar 7 Juni geankerd en tot 26 d.a.v. in de nabijheid dier plaats voor bewakingsdoeleinden verbleven.

Nadat het schip zich op 28 Juni bij het eskader in Straat Sapoedi had gevoegd, hadden vanaf laatstgenoemden datum tot 28 Juli weder oefeningen in eskaderverband in de Java-zee plaats, terwijl van 5 tot 10 Juli met Hr. Ms. *Tromp* te Tandjong-priok werd vertoefd tot wisseling van bemanning met Hr. Ms. *Noordbrabant*.

Na vervolgens tot 7 Augustus nabij Soerabaja in hoofdzaak de halfjaarlijksche schietoefeningen te hebben voortgezet, werd tot 14 d.a.v. deelgenomen aan de gezamenlijke eskaderoefeningen in de Java-zee en Straat Makassar, den 16den Augustus te Soerabaja teruggekeerd, in verband met het ondergaan van eenige voorzieningen aan de opstelling van een der kanons van 15 c.M., en aldaar tot 3 September vertoefd.

Den volgenden dag werden de sloepen geëmbarkeerd en de beide stoomsloepen van een mitrailleur voorzien om vervolgens 6 September via Tandjong-priok naar de monding der Djambi-rivier te vertrekken, waar 13 September het anker viel.

Hier werden de beide gewapende stoomsloepen met bemanningen aan Hr. Ms. *Koetei* afgegeven, waarna het schip den 29sten September in verband met den ongunstigen gezondheidstoestand der bemanning te Tandjong-priok terugkeerde.

Hr. Ms. *Tromp*. Tot 9 October vertoefde het schip voor bewakingsdoeleinden ter Noordkust van Celebes, keerde op dien datum naar Soerabaja terug en meerde 14 d.a.v. op het Marine-établissement, ten einde in het dok te worden opgenomen. Vanaf 25 October tot 20 Jannari werden in hoofdzaak de bewegingen en oefeningen van het vlaggeschip gevolgd en tevens de halfjaarlijksche schietoefeningen in de nabijheid van Soerabaja voortgezet, terwijl 16 November nabij Oedjoeng Pangka vertoevende, het aldaar gestrande Japansche stoomschip *Banju Maru* werd afgesleept. Den 23sten d.a.v. werd met het eskader via Tandjong-priok naar den Riouw-archipel vertrokken, aldaar van 1 tot 6 Februari vertoefd en daarna weder naar Soerabaja teruggekeerd, om vervolgens van 9 d.a.v. tot eind Februari wederom in de nabijheid dier plaats te oefenen en deel te nemen aan de oefeningen in eskaderverband.

In verband met noodige herstellingen aan den dubbelen bodem was

het schip gedurende de maanden Maart, April, Mei en van 1 tot 23 Juni op het Marine-établissement opgenomen, oefende daarna tot 3 Juli te of nabij Soerabaja, volgde tot 11 d.a.v. de bewegingen van Hr. Ms. *Koningin Regentes* en daarna tot 27 Juli in hoofdzaak die van het vlaggeschip. Tot 7 Augustus werden de halfjaarlijksche schietoefeningen in Straat Madoera voortgezet, werd daarna tot 9 September met het eskader geoefend in de Java-zee en Straat Makassar, om, na een bezoek aan Djampea, op dien datum weder te Soerabaja terug te keeren en vervolgens tot het eind van den verslagtijd in de nabijheid dier plaats te oefenen.

Hr. Ms. *Hertog Hendrik*. Deze bodem oefende tot 25 October te of nabij Soerabaja en was daarna tot 19 November met het oog op de a.s. thuisreis op het Marine-établissement in herstelling opgenomen.

Op 20 d.a.v. werd naar Tandjong-priok gestoomd, aldaar 22 November op de boeien gemeerd en na aanvulling van den kolenvoorraad 25 d.a.v. de reis naar Nederland aanvaard.

Hr. Ms. *De Ruyter*. Deze bodem kwam 17 December vanuit Nederland te Tandjong-priok aan en werd op dien datum toegevoegd aan de scheepsmacht in deze gewesten.

Op 23 d.a.v. vertrok het schip naar Soerabaja, vertoefde aldaar van 25 December tot 4 Januari en volgde daarna tot het einde dier maand in hoofdzaak de bewegingen en oefeningen van het vlaggeschip.

Ter voorziening in de draadlooze telegrafie-communicatie tusschen het Departement der Marine en de schepen in den Riouw-archipel werd van 1 tot 5 Februari ter reede Muntok vertoefd en daarna bij het eskader in Straat Karimata aangesloten om daarmede 9 Februari te Soerabaja terug te keeren. Tot het ondergaan van eene kleine machinereparatie was het schip van 11 tot 23 d.a.v. op het Marine-établissement in herstelling opgenomen en volgde daarna tot 20 April weder in hoofdzaak de bewegingen van het vlaggeschip. Na van 27 tot 30 d.a.v. voor aanvulling van den kolenvoorraad te Soerabaja te hebben vertoefd, werd begin Mei naar de Noordkust van Celebes vertrokken om tegenwoordig te zijn bij het bezoek van het eerste stoomschip der Osaka Shosen Kaisha aan Menado. Van 6 tot 11 d.a.v. werd ter reede van laatstgenoemde plaats vertoefd, daarna tot 29 Mei voor bewakingsdoeleinden op de Noord-Westkust van Celebes en de Oostkust van Borneo gekruist en 22 d.a.v. te Makassar geankerd.

Op 25 Mei was het schip te Soerabaja terug, vulde aldaar de voorraden aan en vertrok 29 d.a.v. wederom naar de Zuidkust van Celebes, vertoefde van 2 tot 26 Juni in de vaarwaters nabij Boeton en Saleyer en bracht, behalve aan deze plaatsen, ook een bezoek aan Paré-Paré,

terwijl aanvulling van den kolenvoorraad eenige malen te Makassar plaats had.

Op 28 d.a.v. werd bij het eskader in Straat Sapoedi aangesloten en daarmede tot het einde dier maand en meermalen gedurende de maand Juli in de Java-zee geoefend, terwijl, in de nabijheid van Soerabaja vertoevende, de halfjaarlijksche schietoefeningen werden voortgezet.

Vanaf 8 Augustus tot het einde van den verslagtijd was het schip voor periodiek onderhoud op het Marine-établissement opgenomen.

Hr. Ms. *Bulhond*. Voor bewakingsdoeleinden vertoefde het schip tot 26 October ter Noordkust van Celebes en keerde daarna via Makassar naar Soerabaja terug, om 30 d.a.v. op het Marine-établissement te meeren en den volgende dag den z.g. kleinen stilligtijd aan te vangen.

Van 17 November tot begin Januari werd geoefend te of in de nabijheid van Soerabaja en daarbij meermalen aan de gezamenlijke eskaderoefeningen deelgenomen, behalve van 13 tot 19 December, toen een onderzoek werd ingesteld in de vaarwaters der Oostelijke kleine Soenda-eilanden.

Den 5den Januari werd in divisieverband met Hr. Ms. *Jakhals*, *Lynx* en *Hermelijn* van Soerabaja vertrokken naar Straat Makassar, werden langs de Oostkust van Borneo en de Westkust van Celebes verschillende baaien bezocht en eenige malen schijnaanvallen op het eskader gehouden.

Op 21 Januari weder te Soerabaja teruggekeerd zijnde, vertoefde het schip tot het einde van de verslagmaand op of nabij laatstgenoemde plaats in hoofdzaak tot het houden van schietoefeningen, om vervolgens, nadat de bemanning was overgegaan op Hr. Ms. *Wolf*, 1 Februari op het Marine-établissement in conservatie te worden opgenomen.

Hr. Ms. *Jakhals*. Van 1 October tot 15 November werd in hoofdzaak te of nabij Soerabaja vertoefd, eenige malen deelgenomen aan de gezamenlijke eskaderoefeningen, van 9 tot 25 October den z.g. kleinen stilligtijd op het Marine-établissement doorgebracht en van 16 tot 20 November een onderzoek ingesteld in verschillende baaien ter Westkust Lombok. Na eenige dagen voor bewakingsdoeleinden aan het Hoofd van Gewestelijk Bestuur van Bali en Lombok te zijn toegevoegd geweest, vertrok het schip 13 December ter uitvoering eener opdracht naar Makassar en was 24 d.a.v. weder te Soerabaja terug.

Vervolgens werden tot eind Januari in hoofdzaak de bewegingen en oefeningen van Hr. Ms. *Bulhond* gevolgd, met uitzondering van 15 en 16 Januari, toen te Makassar werd verbleven.

Op 1 Februari werd het schip op het Marine-établissement in conservatie opgenomen, waarbij de bemanning overging op Hr. Ms. *Fret*.

Hr. Ms. *Wolf*. Na op 1 Februari te zijn in dienst gesteld, oefende deze bodem tot 9 Maart te of nabij Soerabaja, zette de halfjaarlijksche schietoefeningen en de contrôleschoten met de torpedo's in Straat Madoera voort en hield meermalen schijnaanvallen op het eskader in de Java-zee.

Op laatstgenoemden datum werd met Hr. Ms. *Fret* naar Emmahaven vertrokken om tegenwoordig te zijn bij de aankomst van den nieuwbenoemden Gouverneur-Generaal, aan boord van het stoomschip *Insulinde*, vertoefde aldaar van 13 tot 19 Maart, begeleidde vervolgens dit stoomschip naar Tandjong-priok en meerde 21 d.a.v. in deze haven op de boeien.

Na gedurende eenige dagen in de Java-zee in divisieverband met de overige jagers schijnaanvallen op het eskader te hebben gehouden, werd met Hr. Ms. *Fret* naar Soerabaja teruggekeerd om einde Maart den z.g. kleinen stilligtijd op het Marine-établissement aan te vangen.

Vervolgens hield het schip van 15 tot 25 April nabij Soerabaja proeven met Hr. Ms. *Zeeslang* in verband met het op deze torpedoboot geïnstalleerde station voor draadlooze telegrafie en vertrok op laatstgenoemden datum via Makassar naar Amboina, waar 1 Mei het anker viel. Na aanvulling van den kolenvoorraad werd van 4 tot 6 en van 9 tot 12 Mei respectievelijk een tocht naar Makassar en terug gemaakt.

Den 15den Mei werd Amboina weder verlaten, via Makassar naar Soerabaja gestoomd en aldaar 20 d.a.v. gemeerd.

Vervolgens vertoefde het schip tot 3 Juli op of nabij laatstgenoemde plaats, zette in Straat Madoera de halfjaarlijksche schietoefeningen en de contrôleschoten met de torpedo's voort en hield aldaar meermalen vaaroefeningen in groepsverband met Hr. Ms. *Vos*.

Vanaf laatstgenoemden datum tot 6 Juli werden in divisieverband met de overige beschikbare jagers vaaroefeningen gehouden in Straat Madoera en den Kangean-archipel en daarna tot 13 d.a.v. de halfjaarlijksche schietoefeningen voortgezet, terwijl tevens eenige malen schijnaanvallen op het eskader plaats hadden.

Na vervolgens van 15 Juli tot 28 Augustus den grooten stilligtijd op het Marine-établissement te hebben doorgebracht, vertrok het schip via Makassar naar Balikpapan ter aflossing van Hr. Ms. *Vos* en was vanaf 31 d.a.v. tot het einde van den verslagtijd voor bewakingsdoeleinden aldaar gestationeerd.

Hr. Ms. *Fret*. Evenals Hr. Ms. *Wolf* werd deze bodem den 1sten Februari in dienst gesteld.

Na beëindiging der proeftochten ter reede Soerabaja werd tot 9 Maart op of in de nabijheid dezer plaats geoefend en daarna met Hr. Ms. *Wolf* naar Emmahaven vertrokken, om vervolgens tot het

einde dier maand de bewegingen van dezen bodem te volgen en daarmee begin April voor periodiek onderhoud op het Marine-établissement te worden opgenomen.

Van af 17 d.a.v. tot 8 Mei hield het schip in hoofdzaak halfjaarlijksche schietoefeningen en deed contrôleschoten met de torpedo's in Straat Madoera, vertrok op laatstgenoemden datum met Hr. Ms. *Koningin Regentes* naar Makassar en ankerde aldaar den 11den Mei om vervolgens gedurende het overige gedeelte dezer maand en van 1 tot 6 Juni de omgeving van Poeloe Laoet te bewaken, daarbij van tijd tot tijd te Makassar vertoevende.

Den 8sten d.a.v. werd te Tarakan geankerd en voor bewakingsdoeleinden tot 24 d.a.v. op de Oostkust van Borneo vertoeft, waarna 27 Juni weder te Soerabaja werd teruggekeerd.

Tot 3 Juli oefende het schip op of nabij deze plaats, volgde de beide volgende dagen de bewegingen van Hr. Ms. *Wolf*, vertoeft van 6 tot 14 Juli ter reede om wegens een defect aan het station draadlooze telegrafie aan boord Hr. Ms. *Koning der Nederlanden* in de draadlooze telegrafie-communicatie met het eskader te voorzien en werd den volgende dag voor periodiek onderhoud op het Marine-établissement opgenomen.

Na afloop der herstellingen op 28 Augustus werd naar Tandjongpriok vertrokken, aldaar 30 d.a.v. op de boeien gemeerd en vervolgens, na den stationsdienst van Hr. Ms. *Panter* te hebben overgenomen, tot het einde van den verslagtijd in of in de nabijheid dier haven vertoeft.

Hr. Ms. *Lynx*. Deze bodem bleef van 1 tot 26 October te Tandjongpriok gestationeerd ter beschikking van den commandant der zeemacht, vertrok op laatstgenoemden datum naar Soerabaja, hield tot 18 November in de nabijheid van die plaats in hoofdzaak vaar- en schietoefeningen en nam eenige malen deel aan de gezamenlijke eskader oefeningen, behalve van 10 tot 16 November, toen, ter beschikking van het Hoofd van Gewestelijk Bestuur ter Westkust Lombok, te Ampenan werd vertoeft.

Na van 18 November tot 2 December den z.g. kleinen stilligtijd op het Marine-établissement te hebben doorgebracht, maakte het schip tot 17 December een vaartocht naar de Straten Bali, Lombok en Alas, keerde op dien datum weder te Soerabaja terug, vulde er den kolenvoorraad aan, volgde daarna tot 20 Januari in hoofdzaak de bewegingen van Hr. Ms. *Bulhond* en was vervolgens tot 3 Februari voor condensoreparatie op het Marine-établissement opgenomen.

Tot 15 d.a.v. werden in Straat Madoera de halfjaarlijksche schietoefeningen voortgezet, waarna tot 15 Maart voor periodiek onderhoud op het Marine-établissement werd vertoeft. Den 27sten d.a.v. meerde

het schip op de boeien te Tandjong-priok en bleef aldaar tot 8 Juni ter beschikking van den commandant der zeemacht, gedurende welken tijd meermalen vaartochten en schietoefeningen met geschut in de naburige vaarwaters werden gehouden, terwijl eenige malen werd deelgenomen aan de gezamenlijke eskaderoefeningen.

Den 10den d.a.v. te Soerabaja teruggekeerd zijnde, bracht het schip van 14 tot 27 Juni den z.g. kleinen stilligtijd op het Marine-établissement door en deed daarna tot 24 Juli contrôleschoten met de torpedo's in Straat Madoera, behalve van 3 tot 6 Juli, toen de bewegingen van Hr. Ms. *Bulhond* werden gevolgd, en op 10 Juli, toen met Hr. Ms. *Hermelijn* schijnaanvallen op Hr. Ms. *De Ruyter* plaats hadden.

Den 25sten Juli werd met laatstgenoemden jager via Balikpapan naar Tarakan gestoomd, van 2 Augustus tot 23 September voor bewakingsdoeleinden ter reede Lingkas vertoefd en op laatstgenoemden datum — na aflossing door Hr. Ms. *Panter* — via Balikpapan naar Soerabaja teruggekeerd om 28 September voor periodiek onderhoud op het Marine-établissement te worden opgenomen.

Hr. Ms. *Hermelijn*. Tot 4 Januari vertoefde het schip te of nabij Soerabaja, nam meermalen deel aan de jageraanvallen op het eskader, zette de inschietwerkzaamheden met de torpedo's en de halfjaarlijksche schietoefeningen in Straat Madoera voort en bracht de 2de helft van November en van 1 tot 7 December op het Marine-établissement in timmering door.

Van 4 tot 20 Januari werden de bewegingen van Hr. Ms. *Bulhond* gevolgd en daarna tot 9 Februari in hoofdzaak die van het vlaggeschip, om, na op laatstgenoemden datum te Soerabaja te zijn teruggekeerd, aldaar vervolgens van 15 Februari tot 22 Maart den grooten stilligtijd door te brengen.

Na afloop hiervan vertrok het schip naar Tandjong-priok, oefende tot 1 Mei met het eskader en in het bijzonder met Hr. Ms. *Lynx* en hield meermalen afzonderlijke vaaroefeningen in de naburige vaarwaters.

Met het eskader werd 4 Mei te Soerabaja teruggekeerd en daarna tot 3 Juli in hoofdzaak in de nabijheid dezer plaats vertoefd, waarbij de halfjaarlijksche schietoefeningen en de contrôleschoten met de torpedo's in Straat Madoera voortgang hadden, behalve van 14 tot 28 Juni, toen het schip voor periodiek onderhoud op het Marine-établissement was opgenomen.

Tot 6 Juli werden de bewegingen van Hr. Ms. *Wolf* gevolgd, op 10 d.a.v. met Hr. Mr. *Lynx* schijnaanvallen op Hr. Ms. *De Ruyter* en daarna in de Java-zee eenige stoomproeven gehouden, om vervolgens 20 Juli te Tandjong-priok op de boeien te meerden.

Den 25sten d.a.v. vertrok het schip met het eskader naar zee, volgde

daarna de bewegingen van Hr. Ms. *Lynx*, bleef van 2 tot 30 Augustus met dezen bodem te of nabij Tarakan, vertrok op laatstgenoemden datum via Balikpapan naar Makassar, voegde zich aldaar 3 September bij het eskader en keerde daarmede, via Djampea, den 9den d.a.v. te Soerabaja terug.

Na vervolgens tot 28 September in de nabijheid dezer plaats te hebben geoefend werd op dien datum de groote stilligtijd op het Marine-établissement aangevangen.

Hr. Ms. *Panther*. Na beëindiging der herstellingen op 2 October vertrok het schip 6 d.a.v. naar de Noordkust van Celebes, verbleef voor bewakingsdoeleinden van 12 tot 26 October in hoofdzaak ter reede Tang en vertrok vervolgens via Makassar naar Djampea tot het instellen van een onderzoek aldaar in verband met de handhaving der neutraliteit. Op 18 November te Soerabaja teruggekeerd zijnde, hadden aldaar eenige kleine herstellingen op het Marine-établissement plaats, na afloop waarvan het schip van 1 tot 8 December te Ampenan vertoefde ter beschikking van het Binnenlandsch Bestuur om vervolgens, na een kruistocht van 11 tot 22 December in Straat Makassar, den 24sten d.a.v. weder te Soerabaja te ankeren. In de nabijheid van deze plaats hield het schip tot 4 Januari met Hr. Ms. *Vos* verschillende vaaroefeningen, was vanaf laatstgenoemden datum tot 22 Januari voor periodiek onderhoud op het Marine-établissement opgenomen, vergezelde daarna het eskader naar Riouw en keerde 6 Februari met Hr. Ms. *De Ruyter* via Tandjong-priok naar Soerabaja terug.

Van 9 Februari tot 10 April werd te of nabij Soerabaja afzonderlijk of met Hr. Ms. *Vos* geoefend, werden meermalen schijnaanvallen op het eskader gehouden en hadden in Straat Makassar de halfjaarlijksche schietoefeningen en de contrôleschoten met de torpedo's geregeld voortgang.

Na vervolgens met laatstgenoemden bodem ter uitvoering eener opdracht een tocht naar Makassar te hebben gemaakt, bracht het schip vanaf 14 April tot begin Juni den grooten stilligtijd op het Marine-établissement door.

Van 2 tot 8 Juni werd geoefend in Straat Madoera, daarna naar Tandjong-priok gestoomd en aldaar vanaf 10 Juni tot 30 d.a.v. ter beschikking van den commandant der zeemacht vertoefd, in de nabijheid van welke haven meermalen vaar- en schietoefeningen plaats vonden.

Den 1sten September te Soerabaja teruggekeerd zijnde, werd het schip van 4 tot 18 d.a.v. den z.g. kleinen stilligtijd op het Marine-établissement door, vertrok op dien datum naar Tarakan, loste aldaar 23 September Hr. Ms. *Lynx* af en verbleef vervolgens tot eind verslag-tijd ter reede Lingkas.

Hr. Ms. *Vos*. Van 1 tot 25 October was deze jager voor periodiek onderhoud op het Marine-établissement opgenomen, vertoefde daarna tot 4 Januari te of nabij Soerabaja, hield gedurende dien tijd vaar-oefeningen in groeps- en divisieverband met de overige beschikbare jagers, nam tevens deel aan de gezamenlijke oefeningen in eskader-verband benoorden Madoera en zette aldaar de halfjaarlijksche schietoefeningen voort, terwijl van 13 tot 19 December een tocht langs de kusten van Bali en Lombok en Noord-Soemba werd gemaakt tot onderzoek der baaien en vaarwaters aldaar.

Na van 4 tot 18 Januari den z.g. kleinen stilligtijd op het Marine-établissement te hebben doorgebracht, werden tot 24 d.a.v. oefeningen gehouden in Straat Madoera en daarna tot 5 Februari de bewegingen van het eskader gevolgd om vervolgens via Tandjong-priok naar Soerabaja terug te keeren.

Van 10 Februari tot begin Juni oefende het schip te of nabij Soerabaja, gedurende welken tijd de halfjaarlijksche schietoefeningen en de contrôleschoten met de torpedo's in Straat Madoera werden voortgezet, eenige malen vaar-oefeningen werden gehouden met de overige beschikbare jagers en van 10 tot 14 Juli de bewegingen van Hr. Ms. *Panter* werden gevolgd, terwijl van 16 tot 23 Februari en van 14 April tot begin Juni op het Marine-établissement in herstelling werd vertoefd.

Na afloop hiervan hadden tot 22 Juni in hoofdzaak vaar-oefeningen in groepsverband met Hr. Ms. *Wolf* en *Panter* in de nabijheid van Soerabaja plaats, waarna ter aflossing van Hr. Ms. *Fret* naar Balikpapan werd vertrokken en aldaar 25 d.a.v. gemeerd.

Tot 1 September verbleef het schip voor bewakingsdoeleinden te of nabij laatstgenoemde plaats, in het laatste geval tot het houden van schietoefeningen en keerde op dien datum, na aflossing door Hr. Ms. *Wolf*, via Makassar naar Soerabaja terug om aldaar 8 September voor periodiek onderhoud op het Marine-établissement te worden opgenomen.

Schepen voor algemeene diensten.

Hr. Ms. *Siboga*. Deze bodem bleef te Soerabaja in station beschikbaar voor den mijnendienst.

De oefeningen en proeven met de mijnen werden geregeld voortgezet en in verband daarmee de vaarwaters nabij Soerabaja bevaren.

Schietoefeningen met geschut in Straat Madoera en met de draagbare wapenen aan den wal vonden meermalen plaats.

Van 24 Januari tot 18 Februari was het schip voor periodiek onderhoud en ketelreparatie op het Marine-établissement opgenomen.

Hr. Ms. *Serdang*. Deze mijnenlegger bleef gedurende den verslagtijd, ook voor handhaving der neutraliteit, te Sabang gestationeerd.

Tot het houden van schietoefeningen met geschut werd meermalen naar buiten gestoomd, voor ontspanning der opvarenden gedurende korten tijd veelvuldig aan Olehleh en eenige malen aan verschillende plaatsen op de West- en Oostkust van Atjeh een bezoek gebracht — in het laatste geval tevens tot het houden van stoomproeven en schietoefeningen — en van 1 tot 17 September ter regeling van verschillende overplaatsingen een tocht gemaakt naar Emmahaven en terug. Gedurende de maand Juli en de beide eerste dagen van Augustus was het schip voor periodiek onderhoud bij de Sabang Maatschappij in herstelling opgenomen.

In de Sabangbaai vertoevende werden de oefeningen met de mijnen geregeld voortgezet.

Meermalen werd assistentie verleend bij het onderzoek en verzegelen van radiostations aan boord van in de baai vertoevende schepen van oorlogvoerenden.

Hr. Ms. *Koetei*. Van 1 tot 16 October vertoefde het schip te Tandjong-priok, vertrok daarna via Stagen naar de Noordkust van Celebes, kruiste aldaar voor bewakingsdoeleinden van 26 October tot 4 November en stoomde op laatstgenoemden datum naar de Oostkust van Borneo, waar van 6 November tot 24 Februari in de bewaking dier kust werd voorzien, behalve van 16 December tot 3 Januari, toen voor hetzelfde doel te Makassar en op de West- en Noordkust van Celebes werd vertoefd.

Toen de aanwezigheid van een oorlogsschip ter Oostkust van Borneo minder urgent werd, vertrok het schip via Stagen naar Tandjong-priok en meerde aldaar 27 Februari op de boeien, om, na eenige dagen bij de Droogdok-Maatschappij te hebben gedokt, met Hr. Ms. *Scylla* den 6den Maart naar den Riouw-archipel te vertrekken, ter handhaving der neutraliteit aldaar.

Van 8 d.a.v. tot 12 April werd, met Tandjong-Pinang als station, in de vaarwaters van den Riouw-Lingga-archipel vertoefd en daarna met genoemde torpedoboot via Tandjong-priok naar Soerabaja gestoomd om aldaar 20 d.a.v. voor periodiek onderhoud op het Marine-établissement te worden opgenomen. Den 16den Mei hiermede gereed zijnde werd naar Sabang vertrokken, aldaar 22 d.a.v. geankerd, na embarquement van eenige veroordeelden van Duitsche nationaliteit naar Tandjong-priok gestoomd en 30 Mei in laatstgenoemde haven op de boeien gemeerd, om vervolgens tot 21 September aldaar ter beschikking te blijven van den commandant der zeemacht, met uitzondering van 26 Juni tot 2 Juli en van 3 tot 10 Augustus, toen ter uitvoering eener opdracht tochten werden gemaakt naar Emmahaven en terug.

In verband met de in het gewest Djambi uitgebroken onlusten

ankerde het schip 14 September voor de hoofdplaats van dien naam en was tot het einde van den verslagtijd ter beschikking gesteld van het Hoofd van Gewestelijk Bestuur aldaar, waarbij met de beide, van mitrailleurs voorziene, gewapende stoomsloepen van Hr. Ms. *Koningin Regentes*, patrouillediensten op de rivier werden verricht.

Hr. Ms. *Assahan*. Deze bodem vertoefde van 1 tot 11 October te Soerabaja en vertrok daarna naar de Molukken voor de werving van personeel voor de Kweekschool voor inlandsche schepelingen te Makassar. Te dien einde werd van 14 tot 18 October op laatstgenoemde plaats, van 22 d.a.v. tot 7 November te Menado en van 10 tot 21 d.a.v. te Amboina verbleven.

In verband met het overlijden van den luitenant ter zee der 1ste klasse J. C. VAN ITERSSEN, werd op laatstgenoemden datum onder tijdelijk bevel van den luitenant ter zee der 2e klasse C. F. DE BOER, via Makassar, naar Soerabaja teruggekeerd.

Den 26sten November meerde het schip op het Marine-établissement, bleef aldaar tot 6 December voor periodiek onderhoud in herstelling en ankerde 16 d.a.v. weder te Makassar om de opleiding der inlandsche schepelingen te hervatten.

In verband met de vervanging door Hr. Ms. *Mataram* werd 22 Januari naar Soerabaja teruggekeerd, aldaar 17 d.a.v. geankerd en begonnen met de buitendienststelling, welke 1 Februari plaats had.

Hr. Ms. *Mataram*. Deze bodem werd 1 Februari te Soerabaja in dienst gesteld, hield op 8 en 10 d.a.v. eenige proeftochten ter reede, verbleef daarna in verband met noodig gebleken herstellingen aan de roerbeweging tot 23 d.a.v. op het Marine-établissement, vertrok vervolgens naar Makassar en bleef aldaar vanaf 25 Februari tot het einde van den verslagtijd aan de Kweekschool toegevoegd. Wekelijks werden gedurende een tweetal dagen vaar oefeningen in de naburige vaarwaters gehouden.

Den 12den September vertrok het schip naar Soerabaja, om 15 d.a.v. op het Marine-établissement in herstelling te worden opgenomen.

Hr. Ms. *Torpedodienst*. Door de booten *Sphinx*, *Python*, *Minotaurus*, *Hydra*, *Scylla*, *Draak*, *Krokodil* en *Zeeslang* werden zoowel afzonderlijk als in groeps-, divisie- en flottieljeverband overdag en 's nachts de vaarwaters nabij Soerabaja geregeld bevaren, waarbij meermalen tochten van eenigen duur naar den Kangean-archipel, de Pagametan- en Banjoewedan-baai, Boeleng, Straat Sapoei, Kalianget, Panaroekan en Sepoeteran plaats hadden.

Den 16den November assisteerde Hr. Ms. *Python* bij het afsleepen van het gestrande Japansche stoomschip *Banju Maru* nabij Oedjong Pangka.

Wanneer daartoe de gelegenheid bestond hielden de booten schijn-aanvallen op het eskader of op de schepen daarvan in de Java-zee of Straat Madoera. De contrôleschoten met de torpedo's werden geregeld voortgezet, terwijl met de oefeningen in het mijnenvischen werd voortgegaan tot Juli. De groep *Sphinx*—*Minotaurus* was van begin November tot 20 December, Hr. Ms. *Sphinx* vanaf eerstgenoemden datum tot 6 Januari, Hr. Ms. *Hydra* van 23 December tot 17 Maart en Hr. Ms. *Scylla* van 8 Januari tot 17 Maart te Tandjong-priok gestationeerd, terwijl eerstgenoemd vaartuig van 6 Januari tot half Februari ter uitvoering eener opdracht in de vaarwaters nabij Billiton en Hr. Ms. *Hydra* van 6 Maart tot 18 April met Hr. Ms. *Koetei* in den Riouw-archipel kruiste.

In verband met bekomen schade door het stooten op een rif keerden de beide laatstgenoemde booten respectievelijk op 10 Februari en 18 April te Soerabaja terug.

Schepen voor hydrographische diensten.

Hr. Ms. *Sumbawa*. Met Makassar als ververschingsplaats werden de hydrographische werkzaamheden op de Oostkust van Boeton beëindigd en die op de kusten van Kabaëna en in Straat Tioro voortgezet, daarbij van tijd tot tijd voor aanvulling van den kolenvoorraad te Boeton vertoevende.

Van 22 Mei tot 3 Juli was het schip voor periodiek onderhoud op het Marine-établissement opgenomen.

Hr. Ms. *Van Doorn*. Deze bodem zette met Emmahaven als ververschingsplaats gedurende de maanden October, November en December de opname-werkzaamheden ter Westkust van Sumatra op de kusten van het eiland Siberoet en nadien tot Juni ter Zuid-Westkust van Atjeh voort.

Den 19den Juni werd via Tandjong-priok naar Soerabaja vertrokken, aldaar 27 d.a.v. gemeerd en den volgenden dag het periodiek onderhoud op het Marine-établissement aangevangen.

Den 24sten Juli werd het schip buiten dienst gesteld.

Hr. Ms. *Van Gogh*. Als communicatievaartuig aan het eskader toegevoegd zijnde, keerde het schip begin October van de Noordkust van Celebes naar Soerabaja terug, meerde 7 d.a.v. op het Marine-établissement en verbleef aldaar tot 24 December, behalve van 22 tot 25 November, toen een tocht werd gemaakt heen en terug naar Boeieleng, terwijl van 2 tot 24 December in periodiek onderhoud op het Marine-établissement werd doorgebracht.

Van 30 December tot 10 Januari en van 16 tot 21 d.a.v. maakte

het schip tochten naar Ampenan en terug in verband met het afgeven van artikelen ten behoeve van een te bouwen recreatiezaal aldaar en voor het plaatsen van bakens voor afstandmeting, hield van 15 tot 25 Februari vaaroefeningen langs de kusten van Straat Madoera en de Noordkust van Bali en vertoefde vervolgens te Soerabaja tot 1 April, op welken datum de uitdienststelling plaats had.

Ter vervanging van Hr. Ms. *Van Doorn* den 24sten Juli weder in dienst gesteld zijnde werd na afloop van den proeftocht op 27 Juli tot het einde dier maand ter reede Soerabaja verbleven, daarna via Tandjong-priok naar Emmahaven gestoomd en aldaar 13 d.a.v. geankerd.

Na debarkement van de overtollige inventarisgoederen vertrok het schip 15 Augustus langs de West- en Noordkust van Sumatra naar de Oostkust van dit eiland, ankerde 20 d.a.v. te Belawan en verrichtte vervolgens tot het eind van den verslagtijd hydrographische werkzaamheden op de Panei-rivier en de Aroa-eilanden.

Hr. Ms. *Lombok*. Van 1 October tot 1 Juli was deze bodem ter beschikking gesteld van den Marine-commandant te Soerabaja en bleef als zoodanig aldaar gestationeerd.

Met de beide stoomsloepen werd de communicatie ter reede tusschen genoemde autoriteit en de kustbatterijen onderhouden.

Op laatstgenoemden datum werd het schip uit dienst gesteld.

DE VOLGENDE OORLOGSSCHEPEN VAN VREEMDE NATIËN BEZOCHTEN
GEDURENDE DEN VERSLAGTIJD HAVENS VAN DEZEN ARCHIPEL.

Natie.	Soort schip.	Naam.	Heeft zich opgehouden te:	Datum.
Fransch. . .	Kruiser	<i>Kersaint</i> .	Soerabaja. Makassar.	3—4 November 1915. 10—11 April 1916.
Britsch . . .	Moederschip-torpedobootjagers	<i>Una</i> .	"	13—14 November 1915.
Idem	Torpedob.jager	<i>Yarra</i> .	Balikpapan.	17 November 1915.
Ameri- kaansch	Pantserkruiser	<i>Brooklyn</i> .	Sabang.	9 December 1915.
Britsch . . .	Torpedob.jager	<i>Huon</i> .	Menado.	5 Augustus 1916.
Idem	Kruiser	<i>Pioneer</i> .	Tg.-Priok.	21—22 September 1916.

Draadlooze telegrafie.

In de maand April 1916 werd op Hr. Ms. torpedoboot *Zeeslang* een station voor draadlooze telegrafie opgericht, waarmede tot het eind van den verslagtijd proeven werden gehouden in de nabijheid van Soerabaja.

Deze proeven hadden een gunstig resultaat, zoodat ook de andere booten van eene radio-installatie zullen worden voorzien.

Overigens deden zich op dit gebied geene bijzonderheden voor.

Het rapport omtrent de verrichtingen der zeemacht in Nederlandsch-Indië over het tijdvak 1 October 1916—ultimo September 1917 is, ten gevolge van de gebrekkige postgemeenschap met de koloniën, nog niet ontvangen en kan dus eerst in het Jaarboek 1917—18 worden opgenomen.

