

T 302

KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK
0389 2947

JAARBOEK

VAN DE

KONINKLIJKE MARINE

4 SEP. 1926

JAARBOEK

VAN DE

KONINKLIJKE MARINE

1924—1925

Uitgegeven door de zorg van het Departement van Marine.

'S-GRAVENHAGE,
DE GEBROEDERS VAN CLEEF.

KONINKLIJKE
BIBLIOTHEEK

INHOUD.

Bladz.

Inhoud v
Gegevens van nautischen aard omtrent havens en reeden ix
Bestuur, Algemeene Zaken, Personeel, enz. 1
Reisrapporten. 8
Onderzeeboot *K X;* overvaart naar Oost-Indië . . 9
Tromp; reis naar de Canarische eilanden 26
Heemskerck; reis naar de Middellandsche Zee . . 58
Tromp en *Heemskerck;* reis van Tunis naar Nieuwediep 68
Tromp en *Heemskerck;* reis naar Madeira en de Azoren 77
Heemskerck, Tromp, onderzeebooten *K XI* en *O 8* en torpedobooten *Z 3* en *Z 4;* reis naar de Oost-Zee 90
Douwe Aukes, G 13 en *G 16;* reis naar Ostende . 105
Java; reis naar Schotland en de Noorsche Wateren. 108
Materiëel en Rijkswerven 134
Rijkswerf te Willemsoord 135
Rijkswerf te Hellevoetsluis 144
Verslag omtrent het onderricht, gegeven aan de burgeravondschool te Helder aan leerlingen van de Rijkswerf te Willemsoord 148
Verslag omtrent het teekenonderwijs gegeven aan leerlingen van de Rijkswerf te Hellevoetsluis . 148
Marine-Etablissement te Amsterdam 148
Scheikundig laboratorium te Amsterdam 149
Belangrijke werkzaamheden en leveringen door particulieren. 156

Bladz.

Militaire zweminrichting te Willemsoord 158
Stoomwezen. . . . . , 159
Artillerie. . . . . , , 160
Onderzeedienst 162
Verslag omtrent het beheer der uitspanningslectuur bij de Koninklijke Marine 165
Voeding, kleeding en verpleging 166
Loodswezen, betonning, bebakening, verlichting, kustwacht en stormwaarschuwingsdienst 168
Verslag omtrent de werkzaamheden, verricht aan en door het proefstation van 's Rijkskustverlichting te Scheveningen 172
Hydrographie. 174

Opleidingen:

Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord 176
Opleiding van matrozen 180
„ „ matroos tot kwartiermeester 182
„ voor monteur 183
„ tot timmerman 185
Verslag betreffende de werfdivisie 186
„ over den radiodienst der Marine, de opleiding tot radio-officier (officier E. I. en R. D.), de opleiding tot radio-telegrafist, de opleiding tot seinersmaat en den herhalingscursus van onderofficieren-seiner 191
Opleiding tot torpedomaker 192
„ „ korporaal-konstabel en tot kanonnier . 193
„ „ ziekenverpleger 193

Statistieken:

Sterkte van het korps officieren 196
„ „ „ personeel onderofficieren en manschappen. 200

Bladz.

Sterkte van het korps Mariniers 208
„ „ „ personeel van den Marine-stoomvaartdienst 210
„ „ „ personeel der Koninklijke Marinereserve. 211
Mutatiën bij de officieren der Zeemacht gedurende het jaar 1924 212
Mutatiën bij de machinisten, onderofficieren en manschappen der Zeemacht gedurende het jaar 1924 214
Opgaven betreffende aanneming en verloop van onderofficieren en manschappen 222
Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord 222
Opleiding van adelborsten voor den Stoomvaartdienst . . . . . , 226
Opleiding van adelborsten voor de administratie . 227
Opleiding van adspiranten-machinist 228
Adspirantenschool der Marine te Dordrecht . . . 229
Recapitulatie van de sterkte der Zeemacht op 1 Juli 1925 . . . . . , . 232
Statistiek van de Marine-spaarbank over het tijdvak van 1 October 1924—1 October 1925 233
Opgave van het bedrag der in elk jaar belegde en afgegeven gelden en van het aantal der in elk jaar genomen en afgegeven spaarbankboekjes . 234
Algemeen overzicht van het aantal nieuwe en afgegeven spaarbankboekjes en de daarop belegde en terugbetaalde gelden 235
Overzicht der bedragen aan afgestane bezoldiging (delegatie) 236
Klachtzaken bij de Koninklijke Marine 237
Staat van gestraften 242
Staat van opgelegde straffen 243
Overzicht van het aantal geloodste en niet geloodste vaartuigen 244

Bladz.

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 1925 245
Algemeen overzicht der schepen en vaartuigen van oorlog 247
Vaartuigen van het Loodswezen enz. 272

Oost-Indië 274

Personeel. 274
Opleiding van inlandsche schepelingen 274
Materiëel 292
Marine-établissement 294
Herstellingen en dokkingen 294
Stoomwezen 295
Steenkolendepots 295
Voeding, kleeding 296
Geneeskundige dienst der zeemacht 296
Bewegingen van Hr. Ms. schepen 299
Vliegdienst 302
Hydrografische dienst 304

Gegevens van nautischen aard omtrent havens en reeden.

HAVENS enz.	SCHEPEN.	JAARBOEK der Kon. Marine.	
		Jaargang.	Bladz.
Vigo	Zeeland	1921/1922	10
Santa Cruz	"	id.	15
Las Palmas	"	id.	20
Algiers	"	id.	22
Porto Grande	"	id.	35
St. Vincent	"	id.	37
Paramaribo	"	id.	42
La Guayra	"	id.	50
Bermuda	"	id.	58
Cadix	Onderzeeboot K VI	id.	83
Tunis	"	id.	83
Suez	"	id.	84
Aden	De Zeven Provinciën	id.	85
Smyrna	Tromp	1922/1923	10, 12
Algiers	"	id.	10
Malta	"	id.	11, 16
La Luz	Zeeland	id.	21
Santa Cruz	"	id.	21
Antwerpen	Torpedoboot Z 3	id.	26
Brussel	"	id	26
Kopenhagen	Torpedobooten Z3 en Z4	id.	31
Boulogne	Torpedoboot Z 3	id.	35
Lissabon	Gouvernem. s.s. Wega	id	41
Valetta	"	id.	46
Port Said	"	id.	52
Aden	"	id.	56
Colombo	"	id.	61
Gibraltar	Pelikaan, K II, K VII en K VIII	1923/24	13
Tunis	"	id.	21
Alexandrië	"	id.	26
Port Said	"	id.	26
Ismaïlia	"	id.	26
Suez	"	id.	31
Aden	"	id.	34
Colombo	"	id.	39

HAVENS enz.	SCHEPEN.	JAARBOEK der Kon. Marine.	
		Jaargang.	Bladz.
Nice	Tromp	1923/24	51
Bastia	"	id.	52, 53
Ajaccio	"	id.	55
Tunis	"	id.	58
Port Mahon	"	id.	60
Rapita-baai	"	id.	60
Palma	"	id.	61
Malaga	"	id.	62
Algiers	Heemskerck	id.	71, 74
Port Mahon	"	id.	71, 75
Napels	"	id.	71, 75
Barcelona	"	id.	72, 77
Pasajes	"	id.	72, 79
Palma	"	id.	76
Marseille	"	id.	78
Portland	Onderzeeboot K IX	id.	84
Plymouth	"	id.	85
Sevilla	"	id.	85
Tunis	"	id.	86
Alexandrië	"	id.	86
Aden	"	id.	90
Colombo	"	id.	90
Bordeaux	Tromp	id.	97
Horten	Torpedobooten Z3 en Z4	id.	100
Göteborg	"	id.	103
Ostende	G 13, Douwe Aukes, en G 16	id.	106
Bergen	Heemskerck	id.	112
Trondhjem	"	id.	113
Balholmen	Tromp	id.	116
Gudvanger	"	id.	116
Sevilla	Onderzeeboot K X	1924/25	10
Tunis	"	id.	12
Alexandrië	"	id.	16
Port Said	"	id.	16
Suez	"	id.	20
Aden	"	id	20

HAVENS enz.	SCHEPEN.	JAARBOEK der Kon. Marine.	
		Jaargang.	Bladz.
Santa Cruz. . . .	Tromp	1924/25	28
La Luz	„	id.	31
Gibraltar	„	id.	36
Marseille	„	id.	41
Villefranche . . .	„	id.	45
Palma	„	id.	49
Malaga	„	id.	51
Lissabon.	„	id.	53
Port Mahon . . .	Heemskerck	id.	64
Tunis.	Tromp en Heemskerck	id.	68
Genua	„	id.	70
Barcelona	„	id.	75
Funchal	„	id.	79
Ponta Delgada . .	„	id.	82
Brest	„	id.	86
Kopenhagen . . .	Heemskerck, Tromp, K XI, O 8, Z 3 en Z 4	id.	91
Memel	„	id.	93
Riga	„	id.	96
Reval.	„	id.	98
Helsingfors . . .	„	id.	100
Stockholm	„	id.	103
Ostende	Dauwe Aukes, G 13 en G 16	id.	105
Leith (Edinburg). .	Java	id.	112
Trondjhem . . .	„	id.	122
Oslo	„	id.	127

BESTUUR, ALGEMEENE ZAKEN, PERSONEEL, enz.

Het beheer over het Departement van Marine bleef tot den 4en Augustus 1925 opgedragen aan den Heer E. P. WESTERVELD, die met genoemden datum werd opgevolgd door den Heer J. M. J. H. LAMBOOY, Majoor van den Generalen Staf, welke als Minister van Oorlog, ad interim Minister van Marine, optrad in het Ministerie-COLIJN.

Dadelijk na het optreden van genoemden bewindsman werd een aanvang gemaakt met de voorbereiding van plannen in verband met de door de Regeering voorgenomen reorganisatie der Marine. Bij het samenstellen van dit verslag bevonden bedoelde plannen zich nog zoozeer in een aanvangsstadium, dat geen mededeelingen ter zake kunnen worden opgenomen.

De Interdepartementale Commissie in zake de splitsing van het Marine-personeel, die den 30sten April 1924 werd ingesteld bij gemeenschappelijke beschikking van de Ministers van Marine, Koloniën en Financiën, had bij het einde van dit verslagjaar haar arbeid nog niet voltooid.

I. Personeel.

Bij Koninklijk besluit van 9 October 1924 n°. 38 is bepaald dat de naam van onderofficier-machinedrijver met ingang van 1 Januari 1925 wordt vervangen door dien van onderofficier-machinist, hetgeen eveneens van toepassing werd verklaard voor het personeel der zeemilitie.

Bij Koninklijk besluit van 21 October 1924 n° 40 zijn eenige wijzigingen gebracht in de uniformen van de officieren en onderofficieren der Zeemacht en is een nieuw model pet voor officieren en onderofficieren ingevoerd.

Met 1 Januari 1925 is een nieuwe salarisregeling voor het

Marinepersoneel in werking getreden, welke regeling is opgenomen in de Circulaire voor de Zeemacht n°. 831.

Bij Koninklijk besluit van 24 December 1924 n°. 5 werd vastgesteld het Reglement betreffende de geneeskundige verzorging van het militaire personeel der Zeemacht, welk reglement ter vervanging van het Reglement betreffende de verpleging van het personeel der Zeemacht wegens ziekten, verwondingen of gebreken, als Hoofdstuk IX in Deel 3 van de Verordeningen voor de Koninklijke Marine is opgenomen; daarbij is o.m. bepaald dat bij verpleging van gezinsleden van militairen in een ziekeninrichting, waarvan tot dusver de kosten veelal geheel voor rijksrekening kwamen, een tegemoetkoming kan worden verleend in de verpleegkosten en dat een korting van 25 % van het traktement of de soldij wordt toegepast, indien de ziekte, de verwonding of het gebrek het gevolg is van eigen moedwillige handelingen dan wel van ongeregeld of onzedelijk gedrag.

Met 1 Januari 1925 is een nieuw contract met het Eerste Nederlandsche Middenstands Ziekenfonds te 's-Gravenhage gesloten in zake de collectieve verzekering voor rijksrekening tegen de kosten van geneeskundige behandeling van militairen der Zeemacht en hunne gezinsleden, voor zoover deze behandeling niet geschiedt door officieren van gezondheid.

Bij de Koninklijke besluiten van 31 Januari 1925 n°. 34 en 12 Februari 1925 n°. 44 werden vastgesteld de Regeling van het personeel der Koninklijke Marine-Reserve en het Reglement voor de opleiding van adelborsten voor de Koninklijke Marine-Reserve (opgenomen als Hoofdstuk VIII in Deel 1 der Verordeningen voor de Koninklijke Marine).

Bij Koninklijk besluit van 5 Februari 1925 (Staatsblad n°. 30) werden nieuwe regelen gesteld voor het onderzoek naar de onbekwaamheid of ongeschiktheid van officieren der Zeemacht en van de Koninklijke Marine-Reserve.

Bij Koninklijk besluit van 23 Maart 1925 (Staatsblad n°. 105) zijn nieuwe regelen gesteld betreffende het georganiseerd overleg voor het militaire personeel der Zeemacht.

Bij Koninklijk besluit van 1 April 1925 n°. 36 werd de bezoldiging vastgesteld voor het personeel binnen de keerkringen alsmede eene toelage voor den chef van de chirurgische afdeeling bij het Marine-hospitaal te Willemsoord.

Bij Koninklijk besluit van 5 Juni 1925 (Staatsblad n°. 228) werd een nieuw reglement vastgesteld betreffende de raden van onderzoek en van appèl, bedoeld in de Bevorderingswet voor de Zeemacht 1902.

Bij de wet van 27 Juni 1925 (Staatsblad n°. 273) werd de Pensioenwet voor de Zeemacht op verschillende punten gewijzigd en aangevuld, terwijl bij de wet van 27 Juni 1925 (Staatsblad n°. 279) wijzigingen en aanvullingen in de Militaire Weduwenwet werden aangebracht.

Bij de wet van 27 Juni 1925 (Staatsblad n°. 274) werd eveneens de Pensioenwet voor het personeel der Koninklijke Marine-Reserve gewijzigd.

Bij Koninklijk besluit van 4 Juli 1925 n°. 69 zijn wijzigingen aangebracht in de bekwaamheidseischen van de vliegtuigmakers (metaalbewerkers), ten doel hebbende het mogelijk te maken bij examens de uitslag als voldoende te beschouwen ook als niet in alle opzichten aan de gestelde eischen wordt voldaan.

Bij Koninklijk besluit van 9 Juli 1925 n°. 27 werden herziene instructiën vastgesteld voor Eskader- en Divisiecommandanten en voor Commandanten der Marine in Nederland. Deze instructiën zijn in Nederland op 1 September 1925 in werking getreden en opgenomen in de Verordeningen voor de Koninklijke Marine als de Hoofdstukken II en III van het 2e Deel; daarmede ging gepaard intrekking van het Hoofdstuk IVA van het 2e Deel dier Verordeningen (oorlog, oorlogsgevaar en staat van beleg).

Bij Koninklijk besluit van 22 Juli 1925 n° 13 zijn eenige wijzigingen aangebracht in de uniformen en onderscheidingsteekenen van het Marinepersoneel, waaronder afschaffing der contra-epauletten der onderofficieren met den rang van adjudant-onderofficier en invoering van onderscheidingsteekenen voor vliegers en waarnemers, van een tropenhoed en van een kemelsgaren band om de blauwe pet der machinisten en der onderofficieren boven den korporaalsrang. Bij Koninklijk besluit van 24 Augustus 1925 n°. 45 is overgegaan tot de invoering van een regenjas voor het militaire personeel.

II. Nieuwe aanbouw, enz.

De bouw van den kruiser *Java* werd gedurende het verslagjaar beëindigd en het schip van de Kon. Maatschappij *de Schelde* te Vlissingen overgenomen. Met het afbouwen van den kruiser *Sumatra* wordt voortgegaan.

Verder werden de onderzeebooten *K XI* en *K XII* afgebouwd en van de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw *Fijenoord* te Rotterdam overgenomen. De onderzeeboot *K XIII* kwam in het verslagjaar nog niet gereed.

De bouw van de onderzeebooten O^9, O^{10} en O^{11} werd voortgezet.

Eveneens werd voortgegaan met den bouw van de flottieljevaartuigen, sedert genaamd *Flores* en *Soemba*.

Verder werd gedurende het verslagjaar aan de Kon. Maatschappij *de Schelde* te Vlissingen de bouw opgedragen van den torpedobootjager *De Ruyter* en aan de N.V. Burgerhout's Machinefabriek en Scheepswerf te Rotterdam die van de torpedobootjagers *Evertsen*, *Piet Hein* en *Kortenaer*.

III. Luchtvaartdienst.

Gedurende het verslagjaar werden aangeschaft: 4 Fairey-vliegtuigen, bestemd voor gebruik aan boord van de kruisers,

2 Pander-kleinvliegtuigen, 6 Fokker-CVC-vliegtuigen.

Er had één ongeval plaats, n.l. met het vliegtuig *W 67*, waarbij de officier-vlieger W. A. VAN MOURIK en de waarnemer G. A. VAN DIJK het leven lieten.

IV. Sport en Gymnastiek.

In 1925 begint een opleving van de sport; langzamerhand wordt het aantal sportliefhebbers grooter. De bereikte resultaten zijn zeer goed. De deelname aan de kampioenswedstrijden was belangrijk grooter dan vorige jaren, er waren namelijk 126 deelnemers. Bijna alle kampioensprijzen konden worden uitgereikt, zelfs werden eenige Marinekampioenschappen verbeterd, waarvan sommige met resultaten, die op open wedstrijden zeer zeker voor eerste prijzen in aanmerking zouden komen.

Aan de vaardigheidseischen van het Nederlandsch Olympisch Comité werd door een 30-tal officieren, onderofficieren en manschappen voor de eerste of een volgende maal voldaan.

De groote vooruitgang van de sport is voor een belangrijk deel te danken aan de krachtige propaganda van de Marinesportvereeniging „Zeemacht", die in 1925 ongeveer 350 leden telde. De korporaal-konstabel K. RUNIA wist beslag te leggen op twee Nationale kampioenschappen, n.l. voor polsstokhoogen polsstok-verspringen. Door de Nederlandsche Athletiek Unie werd hij meerdere malen aangewezen om de Nederlandsche kleuren in het buitenland, of in Nederland bij internationale wedstrijden, hoog te houden. Bij vele provinciale, stedelijke en andere wedstrijden dong de M. S. V. met succes mede.

Nu geleidelijk het aantal instructeurs grooter wordt en men overal over hen beschikken kan, zal de sport ongetwijfeld gaan bloeien. Dat goede en voortvarende instructeurs daartoe in de eerste plaats noodig zijn, bewijst de

deelname aan wedstrijden, vanuit de verschillende plaatsen. Zoo staat de Marinekazerne te Amsterdam, wat aangaat het leveren van de aantallen deelnemers steeds verre bovenaan, wijl daar een instructeur geplaatst is, die reeds een paar jaar buitengewone propaganda voor de sport maakt. Waar langzamerhand meer instructeurs over de schepen en inrichtingen verspreid worden, gaat ook de sportbeoefening elders goed vooruit en worden de resultaten jaarlijks beter.

De schermsport wordt ook in goede banen geleid: de Marine komt weer op de verschillende wedstrijden uit. Ook bij de schepelingen begint deze sport geleidelijk ingang te vinden en zal alzoo in de toekomst in alle rangen worden beoefend. Een grooter aantal scherminstructeurs zou hier goede vooruitgang beteekenen.

Aan de 4-daagsche afstandsmarschen van den Nederlandschen Bond voor Lichamelijke Opvoeding, in 1925 te Nijmegen gehouden, werd deelgenomen door een detachement van het korps mariniers, bestaande uit 3 officieren, 2 onderofficieren, 1 adelborst en 55 manschappen, van wie er in het geheel 56 in uitmuntende conditie den laatsten dag de kazerne der Koloniale Reserve binnenmarcheerden. De 4 „uitvallers" moesten door bijzondere omstandigheden (malaria, oud knieblessuur en derg.) na afloop van den eersten marschdag van verdere deelname afzien.

V. Ongevallen.

Behalve het reeds onder III (Luchtvaartdienst) vermelde, kwamen de volgende ongevallen voor:

Op 13 October 1924 is aan boord van Hr. Ms. *Heemskerck* een scheur ontstaan in de waterpijpen van een ketel waardoor water en stoom geblazen werd in den vuurhaard en door de juist geopende vuurdeur, op de stookplaats. De

stoker der 1e klasse A. VAN HOUTEN en de stoker der 2e klasse L. A. F. RAPPEN bekwamen ernstige brandwonden.

Op 11 Juni 1925 is de matroos der 2e klasse A. H. DUPKER aan boord van Hr. Ms. *Heemskerck* uit het tuig gevallen en aan de opgeloopen ernstige verwondingen overleden.

Op 18 Augustus 1925 is de luitenant ter zee der 2e klasse H. D. LINDNER bij het beproeven van een pistool voor lichtkogels in de pyrotechnische werkplaats op de Rijkswerf te Willemsoord, aan beide handen verwond geworden.

REISRAPPORTEN.

Tijdvak 1 October 1924—1 October 1925.

Hr. Ms. onderzeeboot *K X* vertrok 25 September 1924 van Nieuwediep ter aanvaarding van de reis naar Oost-Indië, alwaar deze bodem 7 December d.a.v. te Sabang aankwam en vervolgens 17 December Priok bereikte.

Hr. Ms. pantserschip *Tromp* aanvaardde 14 October 1924 eene oefeningsreis naar de Canarische Eilanden en de Middellandsche Zee, waarbij o.m. Gibraltar, Marseille en Malaga werden aangedaan; vervolgens werd Lissabon bezocht en vandaar wederom teruggestoomd naar Tunis, alwaar 5 Februari 1925 Hr. Ms. pantserschip *Heemskerck* ontmoet werd. Laatstgenoemde bodem was 6 Januari t.v. van Nieuwediep vertrokken, mede op eene oefeningsreis naar de Middellandsche Zee en had Malaga en Port-Mahon aangedaan. Den 11en Februari 1926 verlieten beide schepen Tunis en stoomden in groepsverband langs Genua en Barcelona terug naar Nieuwediep, welke haven 10 Maart d.a.v. bereikt werd.

Hr. Ms. pantserschepen *Tromp* en *Heemskerck* maakten van 17 April tot 28 Mei 1925 gezamenlijk eene oefeningsreis naar Madeira en de Azoren.

Eene oefeningsdivisie, bestaande uit Hr.Ms. pantserschepen *Heemskerck* en *Tromp*, Hr. Ms. onderzeebooten *K XI* en *O8* en Hr. Ms. torpedobooten *Z3* en *Z4*, vertrok 10 Juni 1925 naar de Oostzee ten einde o.m. de havens van Littauen, Lethland, Estland en Finland te bezoeken; 4 Augustus 1925 keerde men te Nieuwediep terug.

Een smaldeel, gevormd door Hr. Ms. mijnenlegger *Douwe Aukes* en Hr. Ms. torpedobooten *G 13* en *G 16* bezochten

van 29 Mei tot 2 Juni 1925 Ostende in verband met de aldaar gehouden roeiwedstrijden.

Hr. Ms. kruiser *Java* vertrok 2 Juli 1925 van Rotterdam tot aanvaarding van eene oefeningsreis naar Schotland en de Noorsche wateren; 18 Augustus d.a.v. werd te Vlissingen teruggekeerd.

Onderzeeboot *K X*.

Commandant: Luitenant ter zee der 1e klasse J. W. A. A. Heijdt.

Overvaart naar Oost-Indië.

a. Nieuwediep—Sevilla.

1°. Nautisch gedeelte.

De haven van Nieuwediep werd 25 September 1924 des voormiddags ten 9 u. 30 m. verlaten. Langs *Maas* en *Noord Hinder* werd koers gezet op *East Goodwin lichtschip*, dat op H.W. van 26 September ten 2 u. 20 m. op 2½ mijl werd gepasseerd. Vandaar werd langs Beachy Head koers gezet naar St. Catherine Pt. Dit werd gepasseerd op 2 u. A.M. van den 26en September.

Van St. Catherine werd overgestoken naar Ouessant, hetwelk verkend en gepasseerd werd op V.M. van 27 September. Na Ouessant werd gebruik makende van de gunstige gelegenheid de tweede Diesel aangezet en werd gedurende 21 uur met 2 Diesels gevaren. Vaart 13 mijl.

Op 3 uur A.M. van 28 September werd Kaap Vilano op 5 mijl gepasseerd. Vandaar werd langs de Spaansche kust gevaren tusschen de Burling eilanden en de kust door naar Kaap St. Vincent. Sagres Pt. werd op 30 September 10 u. V.M. op 1 mijl gepasseerd en vandaar werd koers gezet naar Chipiona aan de monding van de Guadalquivir.

8 u. V.M. van 1 October kwam de uiterton van de rivier in zicht. Hier werd op en neer gehouden tot de loods aan boord kwam. 11 u. V.M. stond er te veel water op den drempel om dezen te passeeren. Te Bonanza werd de rivierloods aan boord genomen en opgestoomd naar Sevilla alwaar 5 u. 30 m. werd gemeerd aan een steiger aan de Triana zijde der rivier.

Des nachts bleek, dat het schip langs dezen steiger bij E.W. licht geboeid raakte. Hierin werd door den Havencommandant voorzien door werp-ankers beschikbaar te stellen, waarmee bij

laagwater het schip een weinig afgehaald kon worden. Een loopplank werd beschikbaar gesteld, waarna deze ligplaats uitstekend bleek te voldoen.

Aan de Sevilla-zijde der rivier was alle kaairuimte bezet door koopvaardijschepen. De weinige ruimte, die nog beschikbaar was, bleef gereserveerd voor uit Marokko terugkeerende hospitaalschepen.

2°. De stad Sevilla.

Nog den avond van aankomst kwam de waarnemend Consul aan boord en werd de geheele bemanning, behalve het wachtkwartier, ondergebracht aan den wal. Door mij werd onderstaande regeling gemaakt: Slapen, ontbijt en warm eten aan den wal. Theewater om 12 uur aan boord. Het wachtkwartier bleef den geheelen dag aan boord en gebruikte de maaltijden ook aan boord.

Brood en verversching zijn te Sevilla zeer goed te verkrijgen.

Den dag na den dag van aankomst werden door mij de voorgeschreven officieele bezoeken gebracht bij de daarvoor in aanmerking komende Spaansche autoriteiten. Den dag daarna werden aan boord de contrabezoeken ontvangen.

De ontvangst te Sevilla was buitengewoon heusch; de plaatselijke autoriteiten waren in alle opzichten behulpzaam en voorkomend.

3°. Materieël.

a. Het schip:

Als zeeschip voldoet Hr. Ms. *K X* zeer goed. Het bezwaar van het niet geheel waterdicht zijn der bovenbouwtanks bij zware zee, werd ondervangen door van elk dier tanks aan beide zijden een waterklep open te houden en de luchtkleppen dicht te houden. Eventueel binnenkomend water kan dan onmiddellijk weer wegloopen.

Alleen van tank A waren voortdurend alle waterkleppen dicht en de aftap open. Deze is namelijk vrij stijf en maakt betrekkelijk weinig water.

b. De batterij:

Eenige cellen n.l. nos. 52, 35 en 48 vertoonen dezelfde verschijnselen als de cellen door *K X* te Willemsoord aan de accuwerkplaats afgegeven. De oorzaak ervan is waarschijnlijk dezelfde n.l. slecht platenmateriaal.

c. De electrische installatie:

Deze gaf geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

De in Nieuwediep aangebrachte losse koppeling tusschen as ankermotor en as ankerlier voldoet zeer goed. Bij indraaien van het anker en het in de kluis komen ervan werkt de koppeling reeds.

Het tot stilstand komen van den ankermotor geschiedt nu geleidelijk.

Breken of verbuigen der assen der ankerinrichting wordt door deze wrijvingskoppeling geheel voorkomen.

d. Kompassen.

Zoowel Bamberg als Gyrokompas voldeden zeer goed. Gaven geen aanleiding tot opmerkingen.

e. Dieselmotoren.

Aantal uren gedieseld op de schroef: 143 uur.
„ „ B.B. alleen 0 uur.
„ „ S.B. alleen 121½ uur.
„ „ beide Diesels: 21½ uur.
„ „ elecrisch gevaren en gestopt ¼ uur (lucht in brandstofleiding).
S.B. Diesel batterijladen 2½ uur.
B.B. Diesel „ 10 uur.
Afgelegde weg met Diesels 1462 mijl.
Gemiddeld behoud 10.22 mijl.
Aantal omwentelingen 380 (met 2 Diesels), 365.335.
Brandstofverbruik totaal 21613 L.
Batterijladen 1100 L.
Voortstuwing 20513 L.
Per machine per uur S.B. 124 L., B.B. 130 L.
Per mijl 14 L.
Smeerolie totaal 1555 L.
Batterijladen 110 L.
Voortstuwing 1445 L.
Per machine per uur 8.8 L.
Per mijl 0.99 L.
Compoundolie verbruik (Cederval[1]) 194 L.
„ „ per uur 1.3 L.

f. D.T.-installatie:

Deze voldoet goed.

g. Overige installaties:

Voldoen goed; geven geen aanleiding tot opmerkingen.

h. Waterverbruik:

Drinkwaterverbruik 680 L.
Waschwaterverbruik 1200 L.
Gedistilleerd 0 L.

In Sevilla werd geen water bijgeladen, daar dit naar de ligplaats van *K X* per prauw aangevoerd moest worden. Waar dit zeer duur zou worden en de watervoorraad ruim voldoende was werd door mij besloten in Tunis water te laden.

i. Proeven:

D.T. communicatieproeven met D.T. station Amsterdam.

4°. Gezondheidstoestand.

Behoudens eenige lichte buikaandoeningen was de gezondheidstoestand goed.

b. Sevilla—Tunis.

1°. Nautisch gedeelte.

12 uur V.M. van den 7en October werd ontmeerd en werd met den rivierloods aan boord de rivier afgevaren. Bij Bonanza ging de rivierloods van boord en kwam de zeeloods aan boord, die om 6 u. P.V. bij de uiterton van de Guadalquivir van boord ging.

Vanaf de uiterton werd koers gezet naar Straat Gibraltar. 8 October 7 u. D.W. werd Straat Gibraltar gepasseerd. Op de P.V. van den 8en October werd Alboran Island gepasseerd. Van hieraf werd koers gezet naar de Afrikaansche kust. Deze werd verder gevolgd tot Tunis.

10 October op A.M. werd de Golf van Bougie ingeloopen om vlak water te krijgen voor een kleine herstelling aan het heklicht.

Op D.W. van 12 October werd de Golf van Tunis ingevaren. 7 u. 30 m. was Hr. Ms. *K X* voor den ingang van het kanaal. Met den loods aan boord werd het kanaal doorgevaren en 8 u. 30 m. lag Hr. Ms. *K X* gemeerd in de haven van Tunis. Vooruit voor twee ankers en achteruit met trossen op den wal.

2°. De stad Tunis.

In de haven lagen twee Amerikaansche jagers nos. *290* en *293*. Hiermede werden de gebruikelijke bezoeken gewisseld. Alleen de longroombezoeken bleven achterwege, omdat deze jagers nog maar een dag in Tunis bleven.

Maandag werden door mij bezoeken afgelegd bij den Resident,

den Generaal garnizoenscommandant en den Burgemeester van Tunis.

Nog denzelfden dag werden contrabezoeken ontvangen.

Donderdag kwamen op de haven 4 Fransche jagers en 7 onderzeebooten (3 Fransche en 4 ex-Duitsche). Hiermede werden de voorgeschreven officieele bezoeken gewisseld.

Voor Vrijdag 17 October werd een uitnoodiging ontvangen voor een thee ten huize van den Garnizoenscommandant, waarvan dankbaar gebruik werd gemaakt.

Het verblijf te Tunis was aardig en de stad werd door alle opvarenden van Hr. Ms. *K X* zeer geappreciëerd. Autoriteiten waren behulpzaam, zoodat nergens eenige moeilijkheid werd ondervonden.

Het aanmaken van eenige bouten voor de Dieselmachine ter vervanging van gebroken bouten van een krukasmetaal van S.B. Diesel werd vlug en goed uitgevoerd door de Ateliers et Chantiers maritimes de Tunisie. De hiervoor berekende prijs was zeer billijk. Ververschingen en drinkwater waren goed te krijgen tegen niet te hooge prijzen.

Gezondheidstoestand. Na Sevilla kregen enkele opvarenden last van lichte buikloop. Dit duurde eenige dagen en hield dan op.

3°. Materiëel.

a. Het schip.

Zie vorig rapport.

b. De batterij.

Hierbij deden zich geen verdere bijzonderheden voor. De in vorig rapport genoemde cellen bleven achterlijk. Er kwamen geen achterlijke cellen bij.

Ampère uren uit: 6795 } 1.26.
„ „ in: 8315 }

c. De electrische installatie.

Gedurende de reis maakte het heklicht eenig water, wat aanleiding gaf tot sluiting. Hierin werd in de Golf van Bougie bij vlak water voorzien.

De omvormer van het gyrokompas werd tamelijk warm, vooral nu er geregeld in de MK gekookt wordt. Hierin werd voorzien door van plaatijzer, wat in Tunis aangekocht werd, een tafeltje te maken, waarop een fan geplaatst werd, die een voortdurende luchtstroom op het lichaam van den omvormer blaast. Deze inrichting werkt uitstekend. De temperatuur van den omvormer is er belangrijk door naar beneden gegaan.

d. De kompassen.

Deze gaven geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

e. Dieselmotoren.

Aantal uren gedieseld op de schroef:
B.B. alleen 0 uur.
S.B. alleen 101 uur.
Beide Diesels 0 uur.
Electrisch gevaren en gestopt ½ uur (voor ververschen olie van het dynamometaal).
S.B. Diesel batterijladen 7½ uur.
B.B. „ „ 2¾ uur.
Afgelegde weg met Diesels 1045 mijl.
Gemiddeld behoud 10.35 mijl.
Aantal omwentelingen 338—345.
Brandstofverbruik totaal 15.500 L.
„ batterijladen 950 L.
„ voortstuwing 13.550 L.
„ per machine per uur 134 L.
„ per mijl 13 L.
Smeerolieverbruik totaal 850 L.
„ baterijladen 75 L.
„ voortstuwing 775 L.
„ per machine per uur 7.7 L.
„ per mijl 0.74 L.
Compoundolieverbruik 155 L. (110 draaiuren).
„ per uur 1.4 L.

Over het traject Sevilla—Tunis valt wat de Diesels betreft niets bijzonders te rapporteeren. Gedurende de contrôle-werkzaamheden te Tunis bleken van het achterkrukasmetaal (bij de verticale krukkenas) een der tapeinden en een der doorloopende bouten gebroken te zijn juist onder de moeren. Een bijzondere oorzaak was hiervoor niet te vinden, zoodat dit waarschijnlijk moet worden toegeschreven aan het hard worden van het metaal door trillen.

Nieuwe bouten en tapeinden werden aangemaakt door Les Ateliers et Chantiers maritimes de Tunisie, hetgeen spoedig en goed geschiedde tegen een normalen prijs. Tevens werd van deze gelegenheid gebruik gemaakt om eenige waarloo-bouten en tapeinden te laten aanmaken. De contrôlewerkzaamheden hadden overigens evenals te Sevilla een gunstig verloop. Alleen bleken de palmoeren, die gebruikt worden tot borging van moeren in de machine, geen succes te zijn. Zeer vele hiervan bleken gebroken te zijn en waar mogelijk werden palmoeren vervangen door contramoeren.

f. Draadloos station.

Gaf geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

g. Overige installaties.

Gaven geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

h. Waterverbruik.

Drinkwaterverbruik 800 L.
Waschwaterverbruik 850 L.
Gedistilleerd 0 L.

i. Proeven.

Communicatieproeven met D.T.-station Amsterdam.

4°. Gezondheidstoestand.

Behalve de in sub 2 genoemde lichte buikaandoeningen was de gezondheidstoestand zeer gunstig.

c. Tunis—Alexandrië—Port Said.

1°. Nautisch gedeelte.

5 uur P.V. van den 18en October werd de haven van Tunis verlaten en met den loods aan boord het kanaal doorgevaren naar de Golf van Tunis. Van hieruit werd gekoersd langs Kaap Bon, benoorden Malta langs naar Kreta, dat op A.M. van den 21en October in zicht kwam. Op de E.W. werd daarna Gavdo gepasseerd en koers gezet naar Alexandrië. De Afrikaansche kust kwam op V.M. van 23 October in zicht, waarna om 12 uur de loods aan boord genomen werd en door de Great Passage naar binnen werd gevaren. Ten 1 uur lag Hr. Ms. *K X* gemeerd in de haven van Alexandrië. Vooruit voor twee ankers en achteruit met trossen op den wal.

30 October 12 uur A.M. kwam de loods wederom aan boord en werd de haven verlaten en naar buiten gestoomd door Bogaz Passage.

Van 2 u. 15 m. tot 4 u. 45 m. werd buiten onder water gevaren voor oefening van de bemanning.

Op de E.W. werden de lichten van Rosetta, Brulos en Damietta op ongeveer 10 mijl gepasseerd en nadat op de D.W. van 31 October ten 7 ure de loods aan boord genomen was, werd de haven van Port Said ingevaren. In de haven werd ons ligplaats aangewezen aan den Oostkant met twee ankers vooruit en achtertrossen op den wal.

2°. De steden Alexandrië en Port Said.

Alexandrië.

In de haven lag het Koninklijk Jacht *Marahousa*, waarmede de officieele bezoeken werden gewisseld. 27 October werd door mij een bezoek gebracht bij den Gouverneur der stad en aan den Havencommandant. Twee dagen later werden contrabezoeken ontvangen. Ondertusschen was door den Consul voor mij audiëntie aangevraagd bij Koning Fouad I, welke verleend werd op 28 October. Op dien dag maakte ik mijn opwachting bij Zijne Majesteit in diens paleis te Montaza, ongeveer 25 K.M. van Alexandrië verwijderd.

Het verblijf in de stad Alexandrië was zoowel voor officieren als bemanning aardig maar erg duur. Overal tot zelfs in de hotels moest afgedongen worden op de gevraagde prijzen.

Een tocht van de bemanning naar Cairo werd door den Consul berekend op 33 gulden per man wat ondergeteekende te duur voorkwam en waarom hiervan dan ook werd afgezien.

Hotels waren goed maar duur, daar het seizoen reeds begonnen was.

Levensmiddelen waren goed te krijgen, maar duur.

Autoriteiten waren zeer behulpzaam en voorkomend. Aanmaak van eenige bouten voor de D.M. werd vlug en niet te duur uitgevoerd door de Watson works.

Drink- en waschwater werd niet geladen, daar de voorraad voldoende was tot Port Said.

De gezondheidstoestand was in het algemeen gunstig. Alleen kwamen weer enkele gevallen van buikloop voor.

Port Said.

In de haven van Port Said lagen vier Engelsche Jagers waarmede de voorgeschreven officieele bezoeken werden gewisseld. Verder werd door mij een bezoek gebracht aan den Havencommandant, hetwelk nog denzelfden dag beantwoord werd.

Op A.M. van aankomst kwam een zolderschuit langszij, waarop geladen was de victualie, het gedistilleerde water en de plunjekisten en kon onmiddellijk begonnen worden met bijvullen der batterij, overpakken van plunjes en aan boord nemen van victualie.

Dit was afgeloopen op A.M. van 3 November, waarna in overleg met de Suez-kanaalmaatschappij werd besloten op 4 November D.W. met dagworden te vertrekken. Indien slechts eenigszins mogelijk zou er voor gezorgd worden dat Hr. Ms. *K X* in één dag overkwam.

Vanuit Port Said werd door mij een bezoek afgelegd bij den

gezant te Cairo, waarom deze laatste reeds te Alexandrië gevraagd had, maar waarvoor aldaar geen tijd meer was. De reden ervan was te bespreken of het eventueel mogelijk zoude zijn met Hr. Ms. *K X* naar Djeddah te gaan indien aldaar de toestand zoodanig zou worden dat bescherming van den Consul noodig zou blijken te zijn.

Door mij werd hierop geantwoord dat een verblijf van eenige weken geen bezwaar zou zijn, doch dat te lang verblijf aldaar mij de gunstige gelegenheid om den Indischen Oceaan over te steken zou doen missen.

Hotels waren in Port Said goed en niet duur. Levensmiddelen waren in Port Said goed maar betrekkelijk duur te krijgen. Het overgebleven gedistilleerde water en de victualie, die niet overgenomen werden, werden door de zorg van den Consul opgezonden naar Soerabaia te zamen met de plunjekisten van de opvarenden.

3°. Materieel.

a. Het schip.

Hierover valt geen bijzonders meer te rapporteeren.

b. De batterij.

Te Port Said werd bijgevuld met 1000 L. water. De batterij gaat niet meer achteruit. Er komen geen meerdere slechte cellen bij.

Ampère-uren in: 11429 } 1.26.
Ampère-uren uit: 9025 }

c. De electrische installatie.

Deze gaf geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

d. De kompassen.

Te Alexandrië werden de olie en de pitten van het gyrokompas vernieuwd. Het geheel zag er goed uit en gaf geen aanleiding tot opmerkingen.

e. De Dieselmotoren.

Aantal uren gedieseld op de schroef 130½.
„ „ B.B. alleen 0.
„ „ S.B. alleen 127¼.
„ „ beide Diesels 3¼.

Electrisch gevaren en gestopt ¾. (Lekke flens H.D. luchtkoeler).

Aantal uren S.B. batterijladen ¾.
„ „ B.B. batterijladen 10½.
Afgelegde weg met Diesels 1072.
Gemiddeld behoud 9.4.
„ aantal omwentelingen 340—360.
Brandstofverbruik totaal 16.100 L.
„ batterijladen 1000 L.
„ voortstuwing 15.100 L.
„ per machine per uur 132.5 L.
„ per mijl 14.1 L.
Smeerolieverbruik totaal 1100 L.
„ batterijladen 100 L.
„ per machine per uur 8.8 L.
„ voortstuwing 1000 L.
„ per mijl 0.94 L.
Compoundolieverbruik totaal 255 L.
„ per uur 2.2 L.

f. D.T.-installatie.

Deze gaf geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

g. Overige installaties.

Gaven geen aanleiding tot opmerkingen.

h. Waterverbruik.

Drinkwaterverbruik 900 L.
Waschwaterverbruik 1250 L.
Gedistilleerd water 1000 L.

i. Proeven.

Communicatie-proeven met Amsterdam.
Over de Dieselmotoren valt nog op te merken:
Gedurende het traject Tunis—Alexandrië sprong een der flenzen van de H.D. luchtkoeler van S.B. machine lek, waarvoor ¾ uur gestopt werd. Overigens is van beide machines op dat traject geen bijzonders te rapporteeren.
Te Alexandrië werd van S.B. motor voor inspectie de H.D. compressorcylinder gelicht. Zuigers met veeren en cylinders bleken in zeer goeden staat te verkeeren, zoodat met schoonmaken en opschuren der diverse kleppen kon volstaan worden. Overigens is van de contrôle-werkzaamheden niets bijzonders te rapporteeren.
Bij het losnemen van het H.D. compressordeksel is een der borgbouten van de H.D. kleppen gebroken. Drie van deze borgbouten (twee waarloo) en een steunbout van een lekbak van de

machinebrandstofpompjes, die onderweg gebroken was, werden vlug en goed gemaakt door de Machine Fabriek Watsons Works te Alexandrië.

4°. **Gezondheidstoestand.**

Behalve het in sub 2 genoemde zeer goed.

d. Port-Said—Suez—Aden—Colombo.

1°. **Nautisch gedeelte.**

4 November op de D.W. ten 5 u. 30 m. werd ontmeerd en werd met den kanaalloods aan boord het kanaal ingevaren. H. Ms. *KX* had toestemming om 14 mijl te loopen om zoodoende in een dag over te loopen naar Suez. Alles ging goed tot seinpost Kabret, waar sein ontvangen werd: Stoppen en ankeren. Bij informatie bleek, dat verderop in het kanaal een baggermolen aangevaren en gezonken was, waardoor het kanaal tijdelijk versperd was. 5 November werd sein ontvangen, dat Hr. Ms. *K X* door kon varen. Met 14 mijl werd toen de rest van het kanaal doorgevaren en 12 uur A.M. lag Hr. Ms. *K X* gemeerd in de haven van Port Tewfik. Vooruit voor twee ankers en achteruit met trossen op den wal.

Denzelfden dag na afloop olieladen werd ontmeerd en de haven uitgevaren en werd na Newport Rock gepasseerd te zijn koers gezet op The Brothers. Deze werden op de E.W. van 6 November ten 11 uur gepasseerd.

7 November V.M. 10 uur werd Dedalus gepasseerd. Op de E.W. van dien dag passeerde Hr. Ms. *K X* den Noorderkeerkring.

Op 8 November werd op de V.M. voor oefening eenigen tijd onder water gevaren. 10 November werd Jebel Teir gepasseerd en den dag daarop werd door Straat Bab el Mandeb gevaren. Op A.M. van dien dag bevond Hr. Ms. *K X* zich dwars van Perim.

12 November op D.W. werd Aden aangeloopen en ten 9 uur V.M. lag Hr. Ms. *K X* geankerd in de haven van Aden. Vooruit voor twee ankers en achteruit met trossen op een meerboei.

Het weer in de Roode Zee was over het algemeen goed. De eerste dagen met wind achterin werd veel last ondervonden van de afvoergassen van de Dieselmachine, die het heele schip omhulden en uitzicht naar voren belemmerden. Bovendien werd een gedeelte van de gassen door den toren naar beneden gezogen en kwam er in het benedenschip eenigen tijd een dichte Dieselrook te hangen. Het tweede gedeelte der Roode Zee had Hr. Ms. *K X* wind tegen met kracht 5—6 en een daarmee gepaard gaande hooge steile zee. Het schip heeft toen bewezen een goed zeeschip te zijn.

Aden werd 14 November 5 uur P.V. verlaten. Na vrij gekomen te zijn van den wal werd koers gezet naar een punt 20 mijl benoorden Kaap Guardafui, welke kaap 16 November op de V.M. gepasseerd werd. Van daaruit werd koers gezet naar Abd-Al-Kuri welk eiland op 4 mijl gepasseerd werd.

22 November P.V. werd Minikoi gepasseerd, waarna koers gezet werd naar Colombo.

24 November werd voor oefening eenigen tijd onder water gevaren en op 24 November P.V. werd de haven van Colombo ingevaren.

Op het traject Aden—Colombo stond de Oostmoeson flink door. Tot Minikoi liep er een flinke deining en af en toe zee. Na Minikoi slechtte de zee af en kon met open luiken gevaren worden.

2°. De steden Suez en Aden.

Suez.

Onmiddellijk na aankomst kwam de lichter met brandstof-olie aan boord, die in twee uur tijd 60 ton olie binnen boord pompte. Tegelijkertijd werd met de handpomp de smeerolie uit vaten binnen boord gepompt. Alles verliep vlug en in 4 uur tijd werden 60 ton brandstof, 5 ton smeerolie en 5 ton water geladen.

11 vaten smeerolie, die niet meer geladen konden worden, werden door de zorg van den Consul opgezonden naar het Marine Etablissement te Soerabaia. Waar alles zoo vlot verloopen was en Hr. Ms. *K X* een dag in het Suezkanaal lag, werd door mij besloten nog denzelfden avond uit te gaan en werd 's avonds om 7 uur de haven te verlaten.

Ververschingen waren te krijgen in geringe hoeveelheden en tamelijk duur.

Aden.

Eerst in den avond van den dag van aankomst kwam de lichter met olie langszij. Deze vertraging vond hare oorzaak in het niet beschikbaar hebben van een sleepboot. Het gevolg hiervan was dat eerst den volgenden dag begonnen kon worden met olieladen.

7 uur D.W. werd hiermee begonnen en P.V. 4 u. 30 m. van denzelfden dag was het olieladen afgeloopen. De in Nieuwediep aangemaakte inrichting om brandstof te laden voldeed goed.

Te Aden werden door mij bezoeken met den commandeerenden generaal, den havencommandant, de commandanten van het Italiaansche oorlogsschip *Generale Chioto* en de Engelsche oorlogsschepen *Cornflower* en *Cornwallis* gewisseld.

Nadat de *M K* op 14 November klaar was gekomen met de

inspectie van de DM werd op de P.V. van dien dag vertrokken naar Colombo.

Ververschingen waren te krijgen maar duur. Water was goed maar duur.

Tegen verkoopen der smeerolie-vaten had de agent der B.P.M. bezwaar.

3°. **Materieel.**

a. Het schip.

Als zeeschip heeft Hr. Ms. *K X* geheel voldaan.

b. Batterij.

Ampère-uren uit 16277 / Ampère-uren in 20333 } 1.22

Te Port Said werd de batterij bijgevuld met 1000 L. water. De batterij blijft nu constant. Er zijn tot nu toe geen slechte cellen meer bijgekomen.

c. De electrische installatie.

Van achter *H.P.* raakte de achterlager defect. Bij onderzoek bleek, dat alle kogels beschadigd waren. De lager werd vervangen door een reservelager.

In S.B. controller werd bij aanzetten van de Dieselmotor de magneet plotseling verbroken. Bij onderzoek bleek dat bij de aansluitblokjes van het veld de kabel doorgebrand was. De oorzaak hiervan is onbekend. Schade werd er niet door veroorzaakt. Na doormeting van de geheele installatie werd de kabel opnieuw bevestigd en daarna met goed gevolg proefgedraaid.

Van den omvormer van het gyrokompas brak het veertje van den medenemer van den torenteller. Deze werd door een reserve vervangen. In Colombo werd aan den wal de gebroken medenemer hersteld. De dag voor aankomst in Colombo trad sluiting in de batterij op. Deze werd opengemaakt en nu bleek, dat de ventilatieleiding aan B.B. achterbatterijcompartiment voor afvoergassen, sluiting maakte op de aansluiting van ebonieten ventilatieleiding op koperen ventilatieleiding. De sluiting werd verwijderd.

d. De kompassen.

Gyrokompas gaf geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

Bambergkompas kreeg op het traject Suez—Colombo groote fouten. Deze worden door mij toegeschreven aan remanent magnetisme wat zich vooral doet voelen na den langen tijd dat ongeveer Oost werd voorgelegen.

Na Colombo wordt bij gunstige gelegenheid het Bambergkompas opnieuw gecompenseerd.

e. De Dieselmotoren.

Aantal uren gedieseld op de schroef 389¾.
„ „ B.B. alleen 251½.
„ „ S.B. alleen 111¾.
„ „ beide Diesels 26½.
„ „ electrisch gevaren en gestopt 2½.
„ „ S.B. batterijladen 15¾.
„ „ B.B „ 7.
Afgelegde weg met Diesels 3628 mijl.
Gemiddeld behoud 9.31 mijl.
„ aantal omwentelingen 405, 380, 355, 345.
Brandstofverbruik totaal 62050 L.
„ batterijladen 2200 L.
„ voortstuwing 59850 L.
„ per machine per uur 153.5 L.
„ per mijl 16.5 L.
Smeerolieverbruik totaal 6210 L.
„ batterijladen 225 L. (85 voor torpm.).
„ voortstuwing 5900 L.
„ per machine per uur 15.1 L.
„ per mijl 1.63 L.
Compoundolieverbruik totaal 1320 L.
„ per uur 3 L.

Gedurende het traject Port-Said—Suez is 1 uur gestopt, ten einde de smeerolie in de verbruikstank te ververschen. Hierin was water gekomen door het blijven hangen van S.B. buitenboordmufflerklep bij stoppen in het Suezkanaal tijdens afgeven van den loods.

Tusschen Aden en Colombo werd B.B. motor 1½ uur gestopt, ten einde de naaldstelling te controleeren en de olie in de koppeling Diesel-electromotor te vernieuwen.

Te Aden werd B.B. motor nagezien daar deze bestemd was om op het groote traject Aden—Colombo te werk te staan.

Na vertrek uit Aden werden onderweg de zuigers van S.B. motor nagezien. Hiervan bleken van zuiger van cyl. IV twee zuigerveeren vast te zitten.

Eenige afvoerpoorten naar de afvoergassenbuis van deze cyl. bleken gedeeltelijk verstopt te zijn. Bij aankomst in Colombo werd begonnen deze zuiger te lichten, ten einde in een en ander te voorzien.

Bij aankomst te Colombo werd begonnen met inspectie en contrôle-werkzaamheden van B.B. motor. Van de zuiger van cyl. VI bleken de vier bovenste zuigerveeren vast te zitten, terwijl bij het lichten van het cylinderdeksel bleek, dat verschillende poorten in de bovenste rij spoelpoorten verstopt waren. Het

zuigerlichaam van cyl. VI werd uitgenomen en er werd begonnen met het wegnemen der verschillende gebreken.

De contrôle-werkzaamheden hadden verder een gunstig verloop. Wel wordt de noodige tijd voor nazien der motoren grooter als gevolg van het steeds groeiend aantal draaiuren. Een gevolg hiervan was dat in Colombo het M.K. personeel eenige dagen moest overwerken om op tijd voor vertrek klaar te komen.

f. D.T.-installatie.

Hierbij deed zich geen bijzonders voor. De communicatie met walstations en D.T.-stations van andere schepen was voortdurend en op vrij groote afstanden goed.

De overige installaties gaven geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

h. Waterverbruik.

Drinkwaterverbruik 2950 L.
Waschwaterverbruik 5900 L.
Gedistilleerd 0 L.

Proeven.

Geene.

4°. Gezondheidstoestand.

Behalve de ziekte van een korporaal, die te Aden achtergelaten werd, was de gezondheidstoestand van de bemanning tot Colombo goed. Hier kreeg een matroos weder last van buikloop zoodat hiervoor geneeskundige hulp moest worden ingeroepen.

e. Colombo—Priok.

1°. Nautisch gedeelte.

1 December 5 uur P.V. werd de haven van Colombo verlaten en werd langs de kust van Ceylon gevaren tot den volgenden morgen. Van de Zuidkust van Ceylon werd koers gezet naar Sabang. 4 December werd op de V.M. voor oefening eenigen tijd onder water gevaren. Op 6 December werd wederom voor oefening eenigen tijd onder water gevaren. Op de A.M. van 6 December kwam Poeloe Eras in zicht. Op H.W. van 7 December bevond Hr. Ms. *K X* zich bezuiden Poeloe Rondo alwaar op en neer gehouden werd om op V.M. van 7 December de haven van Sabang in te varen.

Op het traject Colombo-Sabang kon behalve de eerste en de laatste dag voortdurend met open luiken gevaren worden. De wind was variabel. De moesson stond blijkbaar nog niet door.

Op de A.M. van 11 December werd de haven Sabang verlaten. Koers werd gezet naar Diamantpunt. Van daar werd gevaren door straat Malakka, straat Doerian, straat Berhala en straat Banka naar Noordwachter. Zes mijl benoorden Noordwachter werd eenigen tijd geankerd om op den voormiddag van 17 December Priok binnen te kunnen loopen. De twee eerste dagen van de reis stond er een stijve N.O. moesson met hooge zee. Daarna werd met uitzondering van buien betrekkelijk goed weer ondervonden.

2°. Materiëel.

a. Het schip.

Gedurende de enkele dagen slecht weer heeft het schip weer bewezen een goed zeeschip te zijn.

b. De batterij.

De batterij is niet meer achteruit gegaan. De zuurdichtheden worden vrij hoog. Met drie centimeter vloeistof boven de platen ligt de gemiddelde zuurdichtheid tusschen de 1240 en 1250.

Na aankomst te Soerabaia zal onmiddellijk begonnen worden met afzuigen van zuur om de dichtheid omlaag te brengen.

Ampère-uren in: 21860
Ampère-uren uit: 15593 } 1.30.

c. De electrische installatie.

Hierbij deden zich behalve eenige kleine sluitingen in top- en ankerlichten geen bijzonderheden voor.

d. De kompassen.

Het gyrokompas gaf geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen. Het Bambergkompas werd na Colombo gecompenseerd en had daarna weer gewone fouten.

e. De Dieselmotoren.

Aantal uren gedieseld op de schroef 236.5.
„ „ B.B. alleen 202.25.
„ „ S.B. alleen 0.
„ „ beide Diesels 34.25.
„ „ electrisch gevaren en gestopt 2.25.
„ „ S.B. Diesel batterijladen 18.25.
„ „ B.B. Diesel „ 1.
Afgelegde weg met Diesels 2160 mijl.
Gemiddeld behoud 9.13 mijl.
„ aantal omwentelingen 340—375.

Brandstofverbruik totaal 39700 L.
„ batterijladen 2000 L.
„ voortstuwing 37700 L.
„ per mach. per uur S.B. 146 L., B.B. 147.5 L.
„ per mijl 17.45 L.
Smeerolieverbruik totaal 4350 L.
„ batterijladen 275 L.
„ voortstuwing 4075 L.
„ per mach. per uur ± 14 L.
„ per mijl 1.9 L.
Compoundolieverbruik 380 L.
„ per uur 1.55 L.

Gedurende het traject Colombo—Priok werd 2 u. 25 m. gestopt omdat van den te werk staanden Dieselmotor (B.B.) de olietoevoerpijp van de zuigerkoeling van cyl. 1 afgescheurd was. Het pijpje van S.B. mach. werd toen gemonteerd in B.B. machine. Na aankomst in Sabang werd toen een nieuw pijpje vervaardigd voor S. B. machine.

Ongeveer een etmaal voor Sabang werd geconstateerd dat van B.B. machine de verbindingen van de zuigerlichamen met de zuigerkoppen lek waren en dus de indiarubberpakking geheel of gedeeltelijk verteerd moest zijn. Bij inspectie der machines in Sabang bleek dit bij S.B. machine bij enkele cyl. ook het geval te zijn. Waarschijnlijk is deze pakking niet bestand tegen een langdurige aanraking met smeerolie van hooge temperatuur. (50—60 gr. C.) Het smeerolieverbruik nam daardoor toe, echter niet in die mate dat opnieuw verpakken noodig werd. Wel werd in Sabang een ton smeerolie extra aangekocht als reserve tegen een mogelijk nog grooter wordend smeeroliegebruik. Van deze reserve behoefde echter voor Priok nog geen gebruik gemaakt te worden. Wel vervuilden beide machines meer dan normaal, echter weer niet zoodanig dat er in het praktische varen eenig nadeel van werd ondervonden.

f. D.T. installatie.

Voldeed op dit traject in alle opzichten goed.

g. Overige installaties.

Gaven geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen.

h. Waterverbruik.

Drinkwaterverbruik 2380 L.
Waschwaterverbruik 6350 L.
Gedistilleerd 0 L.

Proeven.

Geene.

3°. **Gezondheidstoestand.**

Gunstig. Na Sabang kwamen er geen ziektegevallen meer voor aan boord.

Hr. Ms. Tromp.

Commandant: Kapitein ter zee C. Aronstein.

Reis naar de Canarische eilanden.

a. Willemsoord—St. Cruz de Teneriffe.

1°. **Nautisch gedeelte.**

Nadat de vice-admiraal, commandant der Marine te Willemsoord ten 1 u. 45 m. aan boord was gekomen en de equipage had geïnspecteerd werd op diens machtiging ten 2 u. N.M. van den 14en October de haven verlaten en ter reede geankerd en de inspectie vervolgd.

Na debarkement van den admiraal werd het anker gelicht en door het Schulpengat naar buiten gestoomd.

De uiterton werd ten 4 u. 27 m. gepasseerd.

De bemanning bestond uit 341 koppen, o.w. 7 adelborsten M.S.D. met een officier M.S.D. der 2e klasse en 79 matrozen N.O. met een luitenant ter zee der 2e klasse.

Aan boord was voor 6 maanden victualie, in de ruimen 590 ton steenkolen, de diepgang was vóór 61, midden 62, achter 61.

Langs bruïboei IJmuiden, lichtschepen *Maas*, *Schouwenbank* en *Noord-Hinder* werd naar het Kanaal gekoerst.

Het zicht was slecht, van Sandetti en Goodwin werd niets gezien. Ten 10 u. 30 m. werd de N. O. ton van de Varne bank gezien en vandaar gekoerst naar Dungeness, dat op 15 October ten 12 u. 20 m. werd gepasseerd, waarna de reis door het Kanaal werd vervolgd waarbij op de E.W. ten 9 u. 35 m. Catherine Point gepasseerd.

Van hier werd koers gesteld op 25 mijl bewesten Ouessant en op de P.V. van 16 October op Kaap Villano, die op de V.M. van 18 October werd gerond.

Langs de Spaansche en Portugeesche Kust werd om de Zuid gestuurd totdat op P.V. van 19 October vanaf Kaap Roca koers werd gesteld op Arraga Point.

Op de V.M. van 23 October kwam de Piek van Teneriffe op 85 mijl afstand in 't zicht. Op de P.V. van dien dag werd het licht van Arraga Point gezien en gedurende den nacht in den lichtcirkel op en neer gehouden.

Den 24en October ten 8 u. V.M. werd op loodsmansaanwijzing de haven van Santa Cruz binnengeloopen en geankerd voor beide ankers met trossen achteruit op een boei.

Bij het opstoomen naar de haven werd het Spaansche Gouvernement met 21 schoten gesaloeerd, welk saluut onmiddellijk met een gelijk aantal schoten werd beantwoord.

Gedurende de eerste dagen was het zicht bij zwakken Oostelijken tot Noord-Oostelijken wind en zeer kalme zee voortdurend zeer slecht, op de D.W. van 19 October stoomende langs de Portugeesche kust gedurende 1½ uur dikken mist.

Vanaf Kaap Roca was het weder onafgebroken fraai, met constanten hoogen barometer.

2°. Oefeningen.

De oefeningen konden dank zij het kalme weer dadelijk een aanvang nemen en bestonden uit verschillende theoriën, looden, gymnastiek, enz.

Op den 20en, 21en en 22en werden schietoefeningen gehouden op gierschijf en Noordzeeschijf, den 21en ook des nachts.

Voor oefening van de stokers werd gedurende 2 etmalen met 2 ketels gestoomd en daarvan gedurende 6 wachten met 78 slagen. Het bleek dat het kolenverbruik hierbij iets zuiniger was dan met 3 ketels en het zelfde aantal slagen.

3°. Gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was zeer gunstig.

4°. Verschillende bijzonderheden.

Geene.

b. Santa Cruz—La Luz.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 30en October ten 3 u. N.M. werd op loodsmansaanwijzing ontmeerd, de ankers gelicht en na den loods bedankt te hebben uit de haven gestoomd. Stoomden langs den Oostkant van Teneriffe om de Zuid tot 6 uur en zetten vervolgens koers op de Bocaijnastraat tusschen de eilanden Fuerteventura en Lanzarote welke den volgenden dag op de V.M. werd gepasseerd en vervolgens langs de Oostkust van laatst genoemd eiland om de Noord en ankerden op de P. V. van 31 October in Straat Rio voor 45 vaam van Sb's anker in 7 vm. water. Alhier werd verbleven tot de D. W. van 6 November, toen ten 7 uur het anker werd gelicht en de Straat werd uitgestoomd.

Tusschen de eilanden Graziosa en Montana Clara doorstoomende werd langs de Oostkust van Lanzarote gestuurd met de bedoeling aldaar schijf te schieten. Een lange N. W. deining

belette mij dit plan uit te voeren, weshalve door Straat Bocaijna naar de Oostzijde werd gestuurd. De deining was aldaar niet merkbaar, maar onderwijl was de wind opgestoken en kon van schijfschieten geen sprake zijn. Om de Zuid sturende langs Fuerteventura werd gedurende den nacht overgestoken naar de Zuidkust van Gran Canaria waar des ochtends van 7 November de gelegenheid voor schijfschieten gunstig was. Des avonds na beëindiging der schietoefeningen werd naar La Luz gestuurd, waar den 8en November ten 8 u. 30 m. V.M. op loodsmansaanwijzing de binnenhaven werd ingestuurd en aldaar geankerd voor beide ankers en achteruit gemeerd op een boei.

Het saluut aan de Spaansche vlag werd onmiddellijk met 21 schoten beantwoord.

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

a. Na hetgeen in vorige jaarboekjes over de haven van St. Cruz is medegedeeld valt alleen te vermelden, dat juist gedurende het verblijf aldaar, het contract geteekend werd voor de uitvoering van het eerste gedeelte der uitbreiding van de haven, bestaande uit een verlenging van den zeebreker. Voor deze verlenging wordt op een werktijd van 5 jaar gerekend.

b. van 7 uur 's morgens tot 4 uur namiddag werden 408 ton kolen geladen.

Levensmiddelen zijn in voldoende hoeveelheid te krijgen doch alles is duur en van middelmatige kwaliteit. Varkensvleesch was niet van goede kwaliteit te verkrijgen. Uien goed.

c. Aangekocht werden:

Steenkolen . . .	408	ton	à L	1-18-6	per ton
Zakbatterijen . .	15	st.	„ Ps.	1.—	„ stuk
IJzerdraad . . .	2¾	K.G.	„ „	6.95	totaal
Voedingwater . .	55	ton	„ „	6.—	per ton
Drinkwater . . .	55	„	„ „	6.—	„ „
Rundvleesch . .	461	K.G.	„ „	4.—	„ K.G.
Varkensvleesch .	169	„	„ „	5.50	„ „
Brood	308	„	„ „	1.—	„ „
Uien	320	„	„ „	0.50	„ „
Aardappelen . .	2800	„	„ „	0.45	„ „

d. Formaliteiten, ceremoniën en gewisselde beleefdheden.

Bij aankomst werd de officier van piket naar den wd. Consul gezonden om kennis te geven van de aankomst; voor die kennisgeving aan de autoriteiten had de Consul zelf reeds gezorgd.

De capitan general en de havencommandant zonden een officier ter verwelkoming, waarbij ik de mededeeling ontving, dat op dien dag de verjaardag van H. M. de Koningin van Spanje werd gevierd, en tevens dat de Spaansche Marine op dien dag pavoiseert, terwijl door een der forten op den middag en des avonds een saluut zou worden afgegeven. Zoo spoedig mogelijk werden de pavoiseervlaggen gereed gemaakt en geheschen met de Spaansche vlag aan den grooten top, terwijl aan het saluut op den middag werd deelgenomen met 21 schoten.

De wd. Consul, de Heer R. HARDISSON PIZZAROSA kwam zeer spoedig aan boord en deelde mij mede dat de bureaux dien dag wegens den feestdag gesloten waren en ik verzocht werd mijne bezoeken den volgenden dag te brengen.

Vergezeld van den wd. Consul legde ik den 25en October bezoeken af bij den Captan general militair gouverneur der Provincie, den Civielen en militairen Gouverneur van St. Cruz, den Alcalde en den Havencommandant. De Captain general bedankte mij persoonlijk voor de deelname aan de feestviering van den vorigen dag. De beide laatstgenoemden brachten persoonlijk het bezoek terug, de beide mil. gouverneurs zonden een Kolonel, terwijl de civiele gouverneur zich wegens ongesteldheid door zijn secretaris liet vertegenwoordigen.

Van de club „Casino" werd een introductie voor Commandant en officieren ontvangen.

De wd. Consul noodigde 7 officieren en mij uit voor een autotocht naar Orotava op Zondag 26 October. In het hotel aldaar werd de lunch gebruikt. De Alcalde maakte dezen tocht mede.

Van deze laatste autoriteit ontving ik met 4 officieren een uitnoodiging namens den Gemeenteraad voor een diner in het hotel Pino de Oro voor Maandag 27 October.

Den 29en October vereenigde ik den Alcalde met 2 gemeenteraadsleden, den wd. Consul en de beide militaire autoriteiten, die ik op het diner van den gemeenteraad had ontmoet, met 4 mijner officieren bij mij aan tafel.

3°. Het schip.

Nihil.

4°. Oefeningen.

Gedurende het verblijf te Santa Cruz werd zooveel mogelijk geoefend. In Straat Rio werd voor instructie eenige malen vertuid met vertuiwartel en weer onttuid, gezeild, geroeid, gezwommen, terwijl tevens de gewone dagelijksche oefeningen gehouden werden.

Den 7en November werden schietoefeningen gehouden op de

Noordzeeschijven beZ. Gran Canaria buiten de territoriale wateren, zoowel overdag als des nachts.

5°. Gezondheidstoestand.

De algemeene gezondheidstoestand was gunstig.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Op verzoek van den Consul werd te St. Cruz des avonds gepatrouilleerd door een korporaal en twee man, welke patrouille echter niet behoefde op te treden. Het gedrag der equipage aan den wal was zeer goed.

Een 100-tal opvarenden maakte onder leiding van eenige officieren een tocht naar Laguna, welke zeer in den smaak viel.

In Straat Rio werd gelegenheid gegeven tot oploopen op Graziosa en Lanzarote, waarvan een matig gebruik werd gemaakt. Op Zondag 2 November werd voor liefhebbers een tocht georganiseerd naar Haria op Lanzarote.

De officier van gezondheid verleende geneeskundige hulp aan de bewoners van Granziosa, welke zich daarvoor zeer dankbaar betoonden.

De te St. Cruz geladen kolen waren zeer fijn en gaven een grooter verbruik. Het is zaak aldaar bij het kolenladen goed toezicht te doen houden, omdat de neiging bleek te bestaan, niet het volle gewicht te geven.

c. La Luz—Gibraltar.

1°. Nautisch gedeelte.

Op den 14en November werd na het sluiten van de rekeningen ten 1 u. 30 op loodsmansaanwijzing ontmeerd, de loods na het ontmeeren bedankt en de haven uitgestuurd. Stoomden langs den N. en W. kant van Gran Canaria met de bedoeling den volgenden morgen aan de Zuidzijde te gaan schijfschieten. Een krachtige wind uit het Z. Z.-W. later draaiende naar Z. Z.-O. belette mij aan mijn voornemen gevolg te geven. Terug stoomende werd ook aan de N.O. zijde te veel zee gevonden met een N.O. deining, weshalve ik koers stelde naar Straat Rio waar den volgenden morgen ten 9 u. 15 geankerd werd voor 45 vm. in 7 vm. water. Alhier werd tot den v.m. van 18 November verbleven, op welk tijdstip deze ankerplaats werd verlaten op advies van den Officier van Gezondheid. Na het vertrek van La Luz werden namelijk een achttal buikziekten geconstateerd, waaronder eenige gevallen van bacillaire dysenterie. Aangezien er veel vliegen aan boord waren en deze de besmetting over kunnen

brengen, werd het raadzaam geacht het schip te laten uitwaaien en een andere ankerplaats op te zoeken, te meer daar van Lanzarote en Graziosa zeer veel vliegen aan boord kwamen. Langs de O.-kust van Lanzarote stoomende werd op den achtermiddag van dien dag de Bocaijna Straat bereikt en aldaar geankerd tusschen Papagaijo en Aquilapunt voor 43 vm. in 11 vm. water in ankerpeiling.

Aquila pt.	N 304 O rw.
Papagaijo pt.	N 135 O rw.
Pechiquera	N 274 O
Martino	N 188 O

Alhier werd verbleven tot de A.M. van 21 November, waarop ten 4 u. na ontvangen machtiging, het anker gelicht werd met bestemming naar Gibraltar. Na de Bocaijnastraat te zijn uitgestoomd werd koers gesteld op Kaap Spartel met 60 omwentelingen. Ondervonden buiten fraai weer met Z.O.lijken wind. Den volgenden dag wakkerde de wind iets aan en werd het buïig, doch het klaarde den 23en November weer geheel op. Ten einde Gibraltar den 25en des v.m. te kunnen bereiken werd op de A. M. van 23 November aangezet tot 68 slagen waarbij de afvoer van de hulpwerktuigen van den middelbaren drukcylinder rechtstreeks gebracht werd op den condensor om op deze wijze den lagen druk cijlinder te ontlasten. Bij het nemen van diagrammen bleek dan ook dat het ontwikkelde vermogen van den lagen drukcylinder bij 68 slagen ongeveer gelijk was aan dat bij 60 slagen met afgewerkte stoom op den middelbaren drukcylinder.

Op de P.V. van 23 November werd het schijnsel van het licht van Kantin op grooten afstand gezien en op de E. W. eveneens dat van Magazan, welk licht zelf op de H. W. in 't zicht kwam. Op de D. W. van 24 November werd rondgestoomd voor het verifieeren der fouten van het kompas.

Op de E. W. werd het licht van Larache gezien; bleken niet onbelangrijk ingezet te zijn. Ten 1 u. 40 m. op de H.W. van 25 November werd het licht van Kaap Spartel verkend, welke Kaap ten 4 uur gerond werd; stoomden Straat Gibraltar in en kwamen ten 8 u. V.M. voor de haven van Gibraltar. Geven een saluut van 21 schoten, welk saluut dadelijk met een gelijk aantal schoten beantwoord werd. Stoomden op loodsmansaanwijzing de haven in en meerden op boei no. 9 met B.B.'s ankerkketting.

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

a. Over La Luz valt niet veel nieuws mede te deelen. Ook hier maakt men groote plannen voor havenuitbreiding, doch voor-

loopig zal er wel niet veel van komen. Overbodig is het niet, er is een zeer drukke scheepvaart en de binnenhaven biedt zeer weinig ruimte. Mij werd de ligplaats aangewezen waar gewoonlijk het stationsschip de *Infanta Isabel* ligt, welk schip nu in reparatie was en daarom een ligplaats dieper in de haven had ingenomen. Men ligt hier aangenamer en kalmer dan in Santa Cruz; ook bij den bij uitzondering waaienden Z. O. lijken wind, waarvoor de haven open is en die op den laatsten dag van ons verblijf zeer krachtig doorstond, bemerkt men nagenoeg niets van een lastige zee.

De ligplaats in Straat Rio is mij op den duur niet meegevallen. Wel ligt men er veilig, maar de Straat is geheel open voor den in 't algemeen heerschenden N. O.lijken wind, er staat bovendien altijd eenige deining en indien stroom en wind tegen elkaar instaan is er soms een lastige korte zee, die het werken met sloepen moeilijk maakt. Valwinden maken het zeilen met sloepen niet ongevaarlijk. De ankerplaatsen aan de zuidzijde van het eiland Lanzarote in de Bocaijnastraat vormen naar mijne meening een veel beter oefeningsterrein, men heeft er veel meer de ruimte, ligt er geheel beschut voor alle Noordelijke winden, er is een goed strand, waar allerlei oefeningen gehouden kunnen worden en men kan vrij ver van de kleine nederzettingen af gaan liggen, zoodat men vrij kan blijven van ongewenschte aanraking met de bevolking.

Wil men gaan schijfschieten, dan is men vanaf die plaatsen veel vlugger dan vanuit Straat Rio buiten de territoriale wateren, terwijl men vanaf de ankerplaats ook gemakkelijker kan beoordeelen, of de gesteldheid van wind en zee schijfschieten toelaat.

Alleen voor zuidoostelijke en zuidwestelijke winden ligt men vrij open; daar er echter goede hougrond is (zand met schelpen) zou het al heel hard moeten waaien, indien men er om reden van veiligheid, de ankerplaats zoude moeten verlaten.

b. Als kolenhaven is La Luz boven Santa Cruz te verkiezen, La Luz is beter geoutilleerd en heeft ook eenige mechanische kolenlaadinrichtingen. Waarschijnlijk zal de kwaliteit der kolen beter zijn, althans in ieder geval verscher, omdat de omzet zooveel grooter is. Sedert eenigen tijd is er ook een Hollandsche Maatschappij „de Compania de Conbustibles Oceanica", die naar ik vernam, reeds een groot gedeelte van den omzet tot zich getrokken heeft.

De levensmiddelen zijn zeer duur. Uien en rundvleesch zeer goed, het overige matig. Aardappelen zijn schaarsch, de rest in ruime mate te verkrijgen.

c. Aangekocht werden:

57 ton voedingwater . . à sh. 5/6
73 „ drinkwater . . . „ „ 5/6
10 kist (2 blik) benzine . . „ £ 1—2—6.
660 K.G. brood . . . . . „ sh. 1.—
354 „ rundvleesch bevr. . „ „ 3/3
192 „ varkensvleesch . . „ „ 4/6
100 „ uien . . . . . „ „ -/9
170 „ uien . . . . . „ „ -/9 (340 rantsoenen groenten)
170 „ kool . . . . . „ „ -/6 (als boven)
2940 „ aardappelen . . . „ „ 36/- per 100 K.G.
5.5 „ gist . . . . . „ „ 7/6
12 bl. vruchten op water . . „ „ 3/-

d. Formaliteiten, ceremoniën en gewisselde beleefdheden.

De gewone beleefdheidsbezoeken met den Consul, de autoriteiten aan den wal en den commandant van de *Infanta Isabel* werden gewisseld.

Van de *Real Club Nautico* en van de Engelsche tennisclub werden introducties voor de officieren en mij ontvangen. Zondagmiddag is er steeds thé dansant in de club Nautico. Ik werd daar met mijne officieren door het bestuur met champagne welkom geheeten, terwijl de president ons uitnoodigde voor een bal, dat op Woensdag te onzer eere gegeven zoude worden.

Des avonds was ik met den 1en officier de gast van den heer en mevrouw MERENS in het hotel Métropole. Aan tafel zaten mede de heer en mevrouw VAN ROSSEM, een Hollandsche familie, die als touristen te Las Palmas vertoefde. Door hen werden wij met nog 2 andere officieren uitgenoodigd voor een diner op Dinsdag 11 November, den wapenstilstanddag. Dien avond was de geheele eetzaal gevuld met een groot gedeelte der Engelsche kolonie en bood een zeer feestelijken aanblik. Aan het dessert stelde de Engelsche Consul een dronk op den Koning in, waarna het Engelsche volkslied werd gespeeld, gevolgd door het Nederlandsche. Voor deze attentie, welke op instigatie van den Engelschen Consul geschiedde, had ik later op den avond gelegenheid hem te bedanken.

Een geanimeerd bal, dat op het diner volgde, werd door vele mijner officieren bijgewoond.

Voor Woensdag had ik van den Consul en mevrouw MERENS een uitnoodiging met een officier voor een autotocht naar het binnenland. Aan boord teruggekomen vernam ik, dat het bal in de club niet doorging wegens het sneuvelen van 2 officieren in Marokko, familieleden van den president en andere leden der club.

De ontvangen beleefdheden werden beantwoord door een namiddagpartij aan boord op Donderdag 13 November, welke ten gevolge van het niet doorgaan van het feest van den vorigen avond, niet zoo druk bezocht was als gewoonlijk dergelijke partijen plegen te zijn. Onder de gasten bevonden zich ook de commandant en de officieren van de *Infanta Isabel*. De autoriteiten aan den wal hadden zich laten verontschuldigen.

Des avonds vereenigde ik aan mijn tafel den Consul en mevrouw MERENS, den heer en mevrouw VAN ROSSEM en drie mijner officieren. De president der Club Nautico, dien ik met zijne echtgenoote eveneens had uitgenoodigd, had wegens rouw bedankt.

Tusschen de officieren van de *Tromp* en de *Infanta Isabel* werden longroom-bezoeken gewisseld. Aan eenige officieren van de *Tromp* werd door hen een autotocht met een lunch aangeboden, hetgeen beantwoord werd door eenige officieren van de *Isabel* in den longroom ten eten te vragen.

De Consul heeft zich in alle opzichten beijverd mij in alles behulpzaam te zijn.

3°. Het schip.

Dinsdag 18 November kort na het verlaten van Straat Rio werd een scheurtje ontdekt in den voet van den lagen druk-cylinder van Sb's machine.

Bij nader onderzoek na het afnemen der beschermplaat van de bekleeding van den cylinder werd geconstateerd, dat de scheur rondliep ongeveer over de helft van het voetstuk. Afdoende herstelling was alleen mogelijk door electrisch lasschen, tijdelijke herstelling zou zeer moeilijk zijn, terwijl het daarvoor noodige materiaal niet aan boord aanwezig was. Naar aanleiding van het geconstateerde gebrek werd Woensdag een onderzoek bij Bb's machine ingesteld en een analoge scheur gevonden. Door het aanbrengen van een plaat onder tegen den cylinderbodem werd een noodherstelling gemaakt, waarna het mogelijk geacht werd voldoende slagen voor een 7-mijlsvaart te doen. De noodvoorziening kwam 21 November gereed.

Stoomende van Straat Rio naar Bocaijnastraat met 80 slagen van Bb's machine kon met het roer plm. 8° aan boord zeer gemakkelijk koers gehouden worden.

4°. Oefeningen.

De oefeningen konden geregeld gehouden worden. In Straat Rio werd voor oefening met den vertuiwartel vertuid en onttuid.

In Bocaijnastraat werd door de ongewapende landingsdivisie aan den wal geëxerceerd, verder werd geroeid, gezeild, en de gewone dagelijksche exercitie gehouden.

5°. Gezondheidstoestand.

Kort na het verlaten van La Luz meldden zich verscheidene schepelingen ziek met buikklachten. Bij onderzoek bleek, dat onder de vele onschuldige gevallen zich eenige gevallen van bacillaire dysenterie bevonden. In het totaal werden 12 gevallen dysenterie geconstateerd, alle van lichten aard. Zooals hierboven reeds werd medegedeeld, werd om de overbrenging van de besmetting door vliegen te voorkomen Straat Rio op 18 November verlaten. Bovendien werden eenige keeren vliegenjachten georganiseerd, waardoor het aantal vliegen tot een minimum werd gereduceerd en tweemaal het geheele schip zooveel mogelijk ontsmet. Na 19 November is geen nieuw geval meer geconstateerd, de meeste patiënten zijn geheel hersteld en de overigen op den weg der beterschap.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Het gedrag der equipage aan den wal was zeer goed.

Te La Luz werd onder leiding van eenige officieren een wandeltocht georganiseerd, waaraan ongeveer 100 onderofficieren en schepelingen deelnamen. Eveneens werd zulk een wandeltocht gemaakt op Lanzerote, terwijl het schip in de Bocaijnastraat ten anker lag.

Door een der officieren werd voor de equipage een voordracht gehouden over Gibraltar.

d. Gibraltar—Marseille.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 13en December werd na het sluiten der rekeningen des v.m. ten 11 uur ontmeerd, met behulp van twee gouvernements sleepbooten gedraaid en op loodsmansaanwijzing de haven uitgestoomd. Buiten de pieren gekomen werd de vlag van den schout-bij-nacht met 18 schoten gesalueerd, welk saluut onmiddellijk met een gelijk aantal schoten door een batterij aan den wal werd beantwoord, terwijl de Hollandsche vlag geheschen was op het wachtschip *Cormoran*. Tot 12 u. 30 werd in de baai van Gibraltar proefgestoomd, waarbij de Eng. commander WOLFE tegenwoordig was en nadat alles in orde was bevonden, de baai uitgestoomd. Na het ronden van Europa point, werd met 70 slagen der machines bij zeer fraai weer koers gesteld op Kaap Gata.

Passeerden op den A.M. een divisie van 8 Engelsche torpedobootjagers met een leader; er woei geen commandovlag.

Op den v.m. van 14 December werd Kaap Gata gepasseerd, langs den Spaanschen wal geloopen en ten 12 uur koers gesteld op Kaap San Antonio, welke op de D.W. van 15 December werd gepasseerd.

Mijn voornemen om op dezen dag schijf te schieten, kon ik niet uitvoeren in verband met den toestand van wind en zee.

Den volgenden ochtend was het weder gunstiger en werd daarvan gebruik gemaakt om D.-oefeningen te houden. Na afloop werd koers gesteld op het licht van Planier Island, welk licht op de D.W. van 17 December ten 4 u. 45 in 't zicht kwam. Stuurden naar den Zuidelijken toegang tot de reede van Marseille, namen den loods aan boord en meerden ten 9 uur in het bassin La Joliette, na het Fransche gouvernement met 21 schoten te hebben gesalueerd, welk saluut met een gelijk aantal schoten werd beantwoord.

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

a. Na hetgeen door den toenmaligen kapitein ter zee SLUIJS in het jaarboekje 1918—1919 over Gibraltar is medegedeeld, valt slechts weinig nieuws mede te deelen. De te Gibraltar thuis behoorende scheepsmacht bestaat nog maar uit een wachtschip, de *Cormoran*, en twee torpedobootjagers, de *Splendid* en *Tourmaline*. Van de te Malta thuisbehoorende jagers komen er echter vele te Gibraltar repareeren. Het garnizoen is eveneens, naar men mij mededeelde, sedert den oorlog sterk verminderd. Het bovenste gedeelte van de rots is voor het publiek niet toegankelijk. Op mijn verzoek werden de officieren die zulks wenschten, onder geleide van een Engelsch onderofficier daar toegelaten. Zelfs de Britsche officieren mogen zonder pas dat gedeelte van de rots niet bezoeken. Op zeer vele plaatsen zijn moderne batterijen opgesteld.

De ruime haven biedt een veilige ligplaats aan vele schepen, de meeste koopvaardijschepen ankeren in de baai. Bij aankomst was behalve het wachtschip en de bovengenoemde jagers alleen de jager *Whitshed* aanwezig, welke in reparatie was. Den 30en November kwamen de jagers *Wishart* en *Wivern* binnen van Malta, eveneens voor herstelling en den 9en December de kleine kruiser *Calypso*, welke van Malta op weg was naar Engeland.

b. Kolen zijn in iedere hoeveelheid te verkrijgen. Wil men vlug laden, dan verdient het aanbeveling langs den kolensteiger te gaan liggen. Daar het schip in herstelling langs de werfkade

lag, kon dit niet, zonder den duur der reparatie te verlengen. De lichters kwamen des morgens even voor 8 uur langs zijde, des namiddags om 4 uur waren 380 ton overgenomen. In verband met ontvangen telegram over mogelijke verandering van het reisprogramma werden den volgenden dag nog 200 ton bijgeladen. Evenals bij het bezoek van de *Tromp*. In 1919 kregen wij nu ook last met den voorman der kolenwerkers over gewicht en telling der kolenmanden en werd nu en dan door de kolenwerkers gestaakt. De leverancier nam ook nu genoegen met onze opgaven. Zoetwater is duur en schaarsch.

c. Aangekocht werden:

161 ton voedingwater,
136 ton drinkwater,
580 ton steenkolen.

Alle levensmiddelen zijn duur en behalve gist ruim te verkrijgen. De waterleverancier weigerde verder te komen, toen hij bemerkte dat de over te nemen hoeveelheid behoorlijk gecontroleerd werd, daarom werd daarna water van de Dockyard genomen.

d. Bij aankomst werd bezoek ontvangen van een officier namens den oudstaanwezend zeeofficier Captain E. J. HARDMAN-JONES, Chef van den Staf van schout-bij-nacht W. H. ELLERTON, welke met verlof was. Voor het complimenteeren werd door het zenden van een officier bedankt, welke tevens aan den Gouverneur kennis gaf van de aankomst.

Van wege den Vice-Consul W. S. ROSCOE kwam een beambte aan boord, die mij het bezoek aankondigde van zijn chef en mededeelde dat de Consul met verlof in Engeland was.

De heer ROSCOE kwam zeer spoedig zelf en tot mijn verbazing vroeg hij naar het doel van ons bezoek. Ik had reeds den 21en November via Santa Cruz een radiotelegram zoowel aan den Consul als aan den Senior Naval Officier gezonden, waarin het bezoek van de *Tromp* werd aangekondigd en waarin tevens verzocht werd om assistentie van de Dockyard voor de reparatie.

Den 24en November had ik nog een zeer kort telegram gezonden, alleen het uur van aankomst aangevende. Alleen dit laatste telegram was ontvangen. Het eerste kwam pas den 27en November aan. Later vernam ik, dat de oorzaak lag in storing van den kabel Santa-Cruz-Cadix.

De Vice-Consul bedankte bij vertrek van boord voor saluut. Hij vergezelde mij bij mijne bezoeken bij Captain HARDMAN-JONES en den Gouverneur.

Aan eerstgenoemde verklaarde ik de reden van mijn kort telegram en besprak de herstelling. Alle mogelijke hulp werd

toegezegd en er werd afgesproken, dat ik des namiddags langs de kade van de Dockyard zou worden verhaald en dat zoo spoedig mogelijk de bevoegde autoriteiten aan boord zouden komen, om de reparatie op te nemen.

De gouverneur-generaal SIR CHARLES MONRO ontving mij buitengewoon hartelijk en zeide mij gelegenheid te zullen geven met lady MONRO kennis te maken.

Captain HARDMAN beantwoordde het bezoek den volgenden morgen. De gouverneur liet door zijn adjudant het bezoek beantwoorden.

Schout-bij-nacht ELLERTON kwam in den laten namiddag van 5 December van verlof terug en heesch zijn vlag op de *Cormoran*. Daar ik aan de kade gemeerd lag, mocht ik niet salueeren. Ik maakte den volgenden morgen mijn opwachting bij zijn HoogEdelGestrenge, welk bezoek enkele uren later persoonlijk door hem beantwoord werd.

Den 29en November kreeg ik de officieele mededeeling, dat op den 1en December, de verjaardag gevierd zou worden van H. M. de Koningin Moeder ALEXANDRA van Engeland, bij welke gelegenheid door Britsche schepen gepavoiseerd wordt en een saluut op den middag zoude worden afgegeven. Op de D.W. van 1 December kwam de boodschap, dat alleen van top gevlagd zou worden. Ik nam op de gebruikelijke wijze aan deze feestviering deel. Des morgens ging ik den Senior Naval Officier mijne gelukwenschen aanbieden en hoorde bij die gelegenheid, dat hij mij verzocht had niet te pavoiseeren met het oog op het stormachtige weer. Ook den Gouverneur complimenteerde ik persoonlijk met den feestdag. Door het zenden van den adjudant, werd den 2en December voor het deelnemen aan de feestviering bedankt.

Van verschillende zijden werden beleefdheden ontvangen. Voor mij en de officieren ontving ik introducties van de Mediterranean Club, de „Officers Recreation ground and tennis courts" en de „Gibraltar Garrisson Library".

De vice-consul noodigde mij en twee officieren uit voor een lunch in het Hotel Cecil, mij met vier officieren voor het bijwonen van een stierengevecht in het naburige Linea en tenslotte mij met zeven officieren voor een autotocht in Spanje.

De Gouverneur inviteerde den eersten officier en mij op een lunch op 29 November en mij nog eens op een diner den 8en December. Verder vroeg Captain HARDMAN mij ten eten in de Mediterranean Club terwijl tenslotte de eerste officier en ik de gasten waren van schout-bij-nacht en mevrouw ELLERTON op een groot diner op den 11en December.

Deze beleefdheden werden door mij beantwoord door een lunch

aan den vice-consul, een lunch aan den Captain HARDMAN en tenslotte den 12en December door een lunch waar mede twee officieren van de *Tromp* aanzaten, en sir en lady CHARLES MONRO met adjudant, schout-bij-nacht en mevrouw ELLERTON met adjudant, kapitein der artillerie en mevrouw CHIDSON en de vice-consul. Captain HARDMAN die ook voor dit dejeuner uitgenoodigd was, had wegens andere verplichtingen bedankt.

De onder *a* genoemde schepen werden gecomplimenteerd en met de commandanten bezoeken gewisseld, behalve met den commandant van de *Calypso*, die wegens zijn zeer kort verblijf verzocht daarvan vrij te mogen blijven. Er werden longroombezoeken gewisseld met de Etat-major van de *Wivern* en *Wishart*, waarmede zeer vriendschappelijke aanraking werd verkregen evenals met de officieren van de Royal Artillery.

Alvorens te vertrekken heb ik den Vlootvoogd schriftelijk bedankt voor de verleende assistentie en bovendien bij Z.H.E.G. en bij den Gouverneur een afscheidsbezoek afgelegd.

3°. Het schip.

Kort na aankomst te Gibraltar kwamen de Eng. captain MILNER en de Eng. commander WOLFE van de *Royal Dockyard* aan boord om de herstelling op te nemen. Deze autoriteiten meenden dat electrisch lasschen, wegens de moeilijk toegankelijke plaats geen waarborg voor een goede herstelling zoude geven.

Besloten werd in denzelfden geest als de noodvoorziening, versterkingen onder tegen de cylinderbodems aan te brengen. Aanvankelijk werd de duur der herstelling geschat op 6 dagen. Toen den 27en November nog een scheur werd gevonden in den anderen voet van BB's L. D. cylinder, was ook daar aanbrenging van een versterking noodig en werd de duur der herstelling op 9 dagen geschat. Ten slotte viel het werk tegen en kwam eerst 12 December gereed, nadat door mij aangedrongen was op vlugger werken.

Er werd in 't algemeen langzaam gewerkt. De bovengenoemde hoofdofficieren hebben echter in alle opzichten hunne medewerking verleend, om het werk goed en zoo vlot mogelijk te doen verloopen.

Naar aanleiding van de gevonden scheuren werd bij alle cylinders een nauwkeurig onderzoek ingesteld, doch geen meerdere scheuren gevonden.

Na de herstelling is het schip gereed voor een dienstvaart van 8 en een maximumvaart van 10 mijl.

4°. Oefeningen.

De haven en baai van Gibraltar leenen zich goed voor oefeningen in het roeien en zeilen. Ook andere oefeningen konden worden gehouden. Op bepaalde uren kreeg ik de beschikking over de Marine-sportterreinen welke, zooals in een Engelsche plaats te verwachten is, uitstekend in orde waren. Herhaaldelijk werden wedstrijden gespeeld tegen Engelsche elftallen, met afwisselend succes. Van een Spaansche club in het naburige plaatsje Linea werd ook een uitnoodiging voor het houden van een wedstrijd ontvangen, welke werd aangenomen en verloren. Toch viel het goede en sportieve spel van het elftal van de *Tromp* op en tegen het einde van het verblijf te Gibraltar, werd van een club in Malaga een uitnoodiging ontvangen om aldaar te komen spelen met aanbod van vervoer per auto en alle verdere onkosten voor rekening van de Spaansche club. Voor deze royale uitnoodiging moest met het oog op het vertrek bedankt worden.

De ongewapende landingsdivisie maakte met toestemming der autoriteiten tweemaal een militaire wandeling, eenmaal naar Spanje, waarvoor eveneens aan de Spaansche autoriteiten vergunning gevraagd was en eenmaal in Gibraltar zelf.

5°. Gezondheidstoestand.

Nog steeds kwamen er gevallen van bacillaire dysenterie voor. Na het vorige rapport weder 16 primaire gevallen, echter geen enkel van ernstigen aard. Een schepeling moest wegens een dreigende buikvliesontsteking in het Militair Hospitaal te Gibraltar worden opgenomen. Vóór het vertrek kon hij, hoewel niet geheel hersteld, weer embarkeeren.

Zooveel mogelijk werden maatregelen genomen om uitbreiding der besmetting tegen te gaan, bestaande uit vliegenverdelging, ontsmetten van galerijen, deurknoppen, stutten enz., uitstoomen van commaliewant, veelvuldig schoonschip maken, terwijl door den Officier van Gezondheid een voordracht gehouden werd voor de equipage om hen op het nut dier maatregelen en in 't algemeen op het betrachten van de uiterste zindelijkheid te wijzen.

Hoogstwaarschijnlijk zijn de nieuwe gevallen het gevolg van uitbreiding der besmetting aan boord en zijn zij niet in Gibraltar opgeloopen.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Bij mijn eerste bezoek aan den Senior Naval Officier werd mij een gedrukte missive overhandigd, waarin verschillende bepalingen omtrent passagieren, gebruik D.T. enz. waren vervat. Mij werd uitdrukkelijk gezegd, dat dit slechts een verzoek was

en dat ik geheel vrij was daarvan af te wijken. Uit den aard der zaak heb ik mij aan die bepalingen gehouden. Alleen vond ik het niet noodig een patrouille uit te zenden; ik meende voor het gedrag der equipage aan den wal te kunnen instaan.

Mijn verwachting in dit opzicht is niet bedrogen, het gedrag was zeer goed. Slechts enkele overtredingen in verband met den wal kwamen voor en ik mocht even voor mijn vertrek van den schout-bij-nacht een schrijven ontvangen, waarin hij mij zijn gelukwenschen aanbood met de uitstekende houding en het voorbeeldig gedrag van de bemanning.

Ook van vele andere zijden, o. a. door den Gouverneur, werd ik over het optreden der bemanning gecomplimenteerd.

Alle cantines en tehuizen waren natuurlijk voor hen opengesteld en een voordeel van het lange verblijf in het overigens weinig genoegens aanbiedende Gibraltar was, dat ook door onderofficieren en schepelingen met de Britsche kameraden van Land- en Zeemacht vriendschappelijke betrekkingen werden aangeknoopt.

Door een der officieren werd voor de equipage een voordracht gehouden over Marseille.

c. Marseille—Villefranche.

1°. Nautisch gedeelte.

Bij het naderen van Marseille kwam een dikke mist opzetten; zonder loodsmansaanwijzing zou het ondoenlijk geweest zijn de haven binnen te loopen. Het nemen van een loods is trouwens verplicht en met het oog op de geringe ruimte in de haven en het aanwijzen van een ligplaats zeer noodig. Voor het draaien van het schip werd van de hulp van een klein sleepbootje gebruik gemaakt.

Den 20en December, des namiddags ten 5 uur, werd op loodsmansaanwijzing ontmeerd en met behulp van een sleepbootje slaags gebracht. De manoeuvre werd bemoeilijkt, doordat de ankerkettingen van een boot, welke later dan de *Tromp* was aangekomen beide over S.B.'s ankerketting heen lagen. De ruimte om te manoeuvreeren was buitengewoon klein, er was geen wind, anders zou de manoeuvre met slechts één klein sleepbootje niet mogelijk geweest zijn. Buiten de pier werd de loods afgezet en langs Chateau d'Elf naar buiten gestoomd. Met 45 slagen der machines werd gedurende den nacht de reis om de Oost vervolgd en den volgenden dag (Zondag) met schitterend weer dicht onder den wal langs de Fransche en Italiaansche Riviera gestoomd. Op de P. V. werd na San Remo gepasseerd te zijn, koers gesteld om de Z. W. met 35 slagen, met de bedoeling den volgenden dag zoo mogelijk schijf te schieten. De gelegenheid daartoe bleek den

22en December zeer gunstig, zoodat zoowel overdag als 's nachts geschoten kon worden. Ten 8.15 E. W. waren de oefeningen afgeloopen. Gedurende den nacht werd het schip drijvende gehouden en op de D. W. opgestoomd naar Villefranche. Ten 9 uur V.M. werd op loodsmansaanwijzing op een boei met een ankerketting gemeerd.

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

a. Door de goede zorgen van den Consul der Nederlanden werd voor Hr. Ms. *Tromp* dezelfde goede plaats in het bassin La Joliette gereserveerd, als in het voorjaar aan Hr. Ms. *Heemskerck* was gegeven. Het schip lag voor twee ankers, terwijl het achterschip stijf tegen de kade van de Messageries Maritimes werd gemeerd; door langszij twee vlotten te leggen, behoefden geen sloepen gebruikt te worden voor de communicatie met den wal. Men ligt daar geheel beschut en veilig. De ruimte is in het bassin La Joliette zeer klein, de schepen liggen vlak naast elkaar en doordat na onze aankomst nog een Fransche mailboot naast ons meerde, was er om weer te kunnen vertrekken, nog maar juist genoeg ruimte om te passeeren. Er zijn nog verscheidene andere bassins, maar voor het groote scheepvaartverkeer doet gebrek aan kaderuimte zich zeer sterk gevoelen. Plannen voor uitbreiding der havenwerken zijn reeds geheel uitgewerkt, daardoor zou die ruimte meer dan verdubbeld worden. Men rekent een groot aantal jaren voor die uitbreiding noodig te hebben.

Marseille is geen marinestation, d.w.z. er zijn geen oorlogsschepen. De „Contre-amiral commandant la Marine à Marseille" heeft het bevel over de kustbatterijen.

b. Kolen zijn in groote hoeveelheden te verkrijgen. Door Hr. Ms. *Tromp* werden 197 ton geladen in 4½ uur tijd uit 2 lichters. De hoeveelheid werd gecontroleerd door opmeten van de regelmatig op den lichter gestuwde kolenhoop.

c. Aangekocht werden:

197 ton steenkolen à Fr. 38.— per ton; 27 ton drinkwater à Fr. 7.50 per ton; 23 ton voedingwater à Fr. 7.50 per ton.

Alle levensmiddelen waren zeer goed, goedkoop en ruim verkrijgbaar.

d. Formaliteiten, ceremoniën en gewisselde beleefdheden.

Werden bij aankomst gecomplimenteerd door den adjudant van den schout-bij-nacht OLMI, Commandant der Marine te Marseille. Zonden den officier van Piket naar den Consul om

kennis te geven van de aankomst, de Consul achtte kennis geven aan verdere autoriteiten niet noodig, daar hij daarvoor reeds zelf gezorgd had en kwam dadelijk mij een bezoek brengen. Door ZijnHoogEdelGestrenge waren mijne bezoeken aan de autoriteiten reeds voorbereid, waarvan hij mij te voren per radiotelegram had ingelicht. Hij begeleidde mij bij mijne bezoeken bij den Generaal MANGIN, commandant van het 15e Legercorps, den schout-bij-nacht OLMI, den Prefect waar ik ontvangen werd door den Secretaris-generaal, den Maire en den Directeur van de haven. Alle deze autoriteiten brachten in persoon een bezoek terug. Saluten konden niet worden gegeven, daar dit in de haven verboden is.

Een uur na aankomst kwam de Amerikaansche kruiser *Marblehead* aan, welke in Avant-Port werd gemeerd.

Ik liet complimenteeren, waarvoor door een officier werd bedankt. De commandant Captain CHAUNCEY SHACKFORD bracht mij een bezoek, dat door mij werd beantwoord. Met het oog op het zeer korte verblijf van de *Tromp* werd door mij voorgesteld Etat-Major's bezoeken achterwege te laten. Ik vernam van den Commandant van de *Marblehead*, dat er in de oude haven nog een Amerikaansch oorlogsjacht, de *Scorpion*, lag. Van dit schip werden geen bezoeken ontvangen. Het is echter mogelijk, dat de commandant onze aankomst niet heeft opgemerkt. Ware ik niet door den loods ingelicht, dat de *Marblehead* kort na ons zoude binnenkomen, dan zou hare aankomst zeer zeker aan mijne aandacht ontgaan zijn, daar van onze ligplaats niets van de *Marblehead* gezien kon worden.

Door den Consul, den heer J. STORY VAN BLOKLAND werd aan mij en aan alle beschikbare officieren den dag na aankomst een luisterrijk déjeuner aangeboden in het Hotel Splendide, waaraan ook de Vice-Consul, de heer VAN DER WAARDEN en alle bereikbare leden der kleine Hollandsche Kolonie genoodigd waren. Na den lunch toonde hij mij per auto het voornaamste gedeelte van Marseille.

Deze beleefdheid werd door mij beantwoord door op den dag van vertrek aan den Consul, den Vice-consul en twee leden der Hollandsche Kolonie een lunch aan te bieden, waaraan ook drie officieren van de *Tromp* aanzaten. De overige leden der Hollandsche Kolonie waren de gasten van de officieren in den longroom.

Alvorens te vertrekken heb ik bij den schout-bij-nacht OLMI een afscheidsbezoek afgelegd.

3°. Het schip.

Hieromtrent valt niets bijzonders te vermelden. De reparatie houdt zich goed.

4°. Oefeningen.

In de haven van Marseille konden geen buitenboordsoefeningen gehouden worden. Den 22en December werden zoowel overdag als 's nachts schijfschietoefeningen op de Noordzeeschijven gehouden, waarmede de halfjaarlijksche oefeningen geheel werden beeindigd.

5°. Gezondheidstoestand.

Nog steeds is de uitbreiding der gevallen van bacillaire dysenterie niet tot staan gebracht. Sedert het vorige rapport kwamen weder 18 nieuwe gevallen voor, alle van zeer lichten aard.

Te Marseille werd de hulp ingeroepen van het Instituut Pasteur, dat onder leiding staat van Professor COSTA, om een bacteriologische diagnose te verkrijgen en om maatregelen te beramen om de uitbreiding tot stilstand te brengen. Deze hulp werd geheel belangeloos en op de meest welwillende wijze verleend.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Voor de aan boord geplaatste officieren van den luchtvaartdienst werd vergunning verkregen voor het bezoeken van het vliegkamp te Istres. Vernemende dat te San Rafaël, in de nabijheid van Villefranche een marine-vliegkamp was, werd door mij aan schout-bij-nacht OLMI vergunning gevraagd om dat vliegkamp door de officieren te doen bezoeken. Ook deze vergunning werd verleend.

Het gedrag der equipage aan den wal was minder goed dan tot nu toe. Er kwamen meer overtredingen in verband met den wal voor.

f. Villefranche—Palma (Majorca).

1°. Nautisch gedeelte.

Nadat op den voormiddag de rekeningen gesloten waren, werd op den 29en December ten 1 u. 30 m. losgemaakt van de boei en de baai verlaten. Het nemen van een loods is niet verplicht en werd nagelaten. Stoomden over de reede van Nice en zetten koers naar de Balearen, welke op D.W. van 31 December in 't zicht kwamen. Ten 5 u. 35 m. P.V. werd geankerd in de Pollensabaai op de Oostkust van Majorca achter het eilandje Formentar in 9 vm. water. Deze ankerplaats werd op den 1en Januari ten 4 u. n.m. weder verlaten en langs de N. en W.kust naar de baai van Palma gestuurd, welke baai op de D.W. van 2 Januari werd binnengestoomd. Ten 9 u. 15 m. v.m. viel het anker in 7.5 vm.

water. Salueerden het Spaansche gouvernement met 21 schoten, welk saluut met een gelijk aantal schoten werd beantwoord.

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

a. De baai van Villefranche is zoo bekend, dat daarvan door mij niets nieuws medegedeeld kan worden. Een loods kwam ongevraagd aan boord en is alleen noodig voor het aanwijzen van een ligplaats. Voor ons was een boei gereserveerd, de beide andere in de baai aanwezige meerboeien waren ingenomen door het Amerikaansche oorlogsschip *Pittsburgh*. Voor oefeningen in zeilen en roeien is uitstekende gelegenheid. Indien echter weer een haven aan de Riviera zal worden aangedaan, zou ik aanbevelen niet naar Villefranche, maar naar Nizza te gaan. Een schip van de grootte van de *Tromp*, kan daar veilig in de haven meeren. Villefranche biedt behalve de mooie natuur niets aan, iedereen gaat passagieren naar Nizza, de verbinding tusschen Villefranche en Nizza is overdag goed, maar 's avonds gebrekkig, zoodat vele onnoodige onkosten gemaakt worden. Voor oefeningen is de gelegenheid in Nizza evengoed als in de baai van Villefranche.

b. Kolen en water zijn in Villefranche niet te krijgen. Ze moeten aangevoerd worden uit Toulon, terwijl ook een kolenfirma in Menton aanbood kolen te leveren. Kolenladen in Nizza is mogelijk, doch ook niet aan te bevelen. Ik moge daarvoor verwijzen naar het reisrapport van Hr. Ms. *Tromp* van het vorige jaar.

c. Levensmiddelen zijn ruim verkrijgbaar, bovendien goedkoop en van goede kwaliteit.

d. Formaliteiten, ceremoniën en gewisselde beleefdheden.

Evenals steeds door mij was gedaan, had ik den Consul der Nederlanden gevraagd, mij zeer tijdig te willen inlichten, indien eventueel een saluut aan het gouvernement niet zou worden beantwoord. Een zoodanig bericht werd door mij niet ontvangen. Ten overvloede informeerde ik nog bij den loods, die mij verzekerde dat ook de *Pittsburgh* bij hare aankomst ter reede gesalueerd had. Ik liet dus het saluut afgeven, hetgeen niet werd beantwoord. De Consul kwam dadelijk aan boord, vergezeld van den Majoor plaatselijk Commandant van Villefranche PETITPAS en den Luitenant ter zee Baron DE BOURAYNE, Administrateur de l'Inscription Maritime. Het bleek dat de Consul mij naar Marseille een brief had geschreven, welke mij evenwel pas later te Villefranche bereikte, dat ik er op rekenen kon, dat het saluut beantwoord zou worden. De heer DE BOURAYNE bij wien als

hoogste maritieme autoriteit door den Consul geinformeerd was, bleek echter niet op de hoogte geweest te zijn, want er bestond een aanschrijving aan de autoriteiten, dat saluten te Villefranche en Nice niet gegeven mochten worden. Met de *Pittsburgh* was volmaakt hetzelfde gebeurd en vooral nadat dit voorgevallen was, hadden de Fransche autoriteiten, die van de komst van Hr. Ms. *Tromp* op de hoogte waren gesteld, den Consul der Nederlanden moeten waarschuwen, dat er niet gesalueerd kon worden.

Ik bezocht, vergezeld van den Consul, den Préfet des Alpes Maritimes A. BENEDETTI, den Luitenant-Generaal DE TINAN, Commandant de la place te Nizza, den Luitenant-Generaal BRETON, divisiecommandant te Nice, welke alle hunne verontschuldigingen aanboden. Ik meende daarmede genoegen te moeten nemen.

Bovendien legde ik bezoeken af bij de Maires van Villefranche en Nizza en beantwoordde de bezoeken van den plaatselijken Commandant te Villefranche, den heer DE BOURAYNE en den Consul.

De hiervoren genoemde hooge autoriteiten brachten alle den volgenden morgen in persoon en in ambtsgewaad of groot tenue een contra-bezoek en ontvingen bij vertrek van boord het hun toekomende saluut. Nogmaals boden ze hunne verontschuldigingen aan.

Ter reede werd aangetroffen de Amerikaansche kruiser *Pittsburgh*, voerende de vlag van den Vice-Admiraal PHILIP ANDREWS. Het saluut aan diens vlag werd onmiddellijk beantwoord. Ik werd namens den Admiraal gecomplimenteerd, waarvoor door het zenden van een officier bedankt werd. Ik bezocht Zijne Excellentie, die mij dadelijk uitnoodigde bij hem de lunch te gebruiken. Na afloop daarvan bracht ik een bezoek bij Captain EVANS, commandant van de *Pittsburgh*. Des namiddags werden deze bezoeken beantwoord. Bij vertrek van boord ontving Admiraal ANDREWS het hem toekomende saluut. Met de officieren van de *Pittsburgh* werden longroom-bezoeken gewisseld.

Op de P.V. van 24 December kwam de Amerikaansche kruiser *Marblehead* ter reede; ik liet complimenteeren, waarbij ik den commandant voorstelde in verband met zijn vertrek den volgenden dag en het feit dat wij elkaar enkele dagen geleden te Marseille hadden ontmoet, de officieele bezoeken als gedaan te beschouwen. Dit werd gaarne aanvaard. Voor het complimenteeren werd bedankt. Als een bijzonderheid valt op te merken, dat het saluut van 15 schoten, door de *Marblehead* aan de vlag van Admiraal ANDREWS gegeven, met 7 schoten door de *Pittsburgh* werd beantwoord.

Reeds te Marseille was door mij een telegram ontvangen, dat de Hollandsche Kolonie te Nizza commandant en officieren op den dag van aankomst een receptie aanbood in het hotel Negresco. Deze ontvangst had plaats en bij aankomst in het Hotel werden wij ontvangen door een comité, waarvan de voorzitter, de oud-minister van Marine COHEN STUART, ons een woord van welkom toeriep. Door het comité was het plan gemaakt om voor de bemanning eenige autotochten te organiseeren. Deze hadden plaats op de drie feestdagen, zoodat een kleine 200 man in de gelegenheid gesteld werden om iets meer dan gewoonlijk het geval is, van het land te kunnen zien.

De Consul noodigde mij op een lunch op den 28en December, waarvoor ik evenwel moest bedanken, daar ik reeds op andere wijze over dien tijd beschikt had.

De préfet stelde op een avond zijne loge in het Casino Municipal ter gelegenheid van een opera-uitvoering te mijner beschikking; de American Club noodigde mij en de officieren op een bal in een der hotels, terwijl verder nog tal van meer particuliere uitnoodigingen door de officieren en mij werden ontvangen.

Deze beleefdheden werden beantwoord door een zeer geslaagde middagpartij aan boord op 27 December, welke door meer dan 200 gasten werden bezocht en waarvoor behalve de Hollandsche Kolonie ook eenige autoriteiten en de Amerikaansche officieren van de *Pittsburgh* waren genoodigd. Admiraal ANDREWS had de vriendelijkheid het muziekkorps van de *Pittsburgh* te onzer beschikking te stellen en tevens de Admiraals- en Commandantssloep, om bij het aan boord brengen van de gasten behulpzaam te zijn.

Den 28en December had ik aan mijn avondtafel den Consul en eenige leden van het Hollandsche comité met hunne dames en twee officieren van de *Tromp* te gast.

Den dag van vertrek bracht ik nog een afscheidsbezoek op de *Pittsburgh*.

3°. Het schip.

Hieromtrent valt niets bijzonders te vermelden.

4°. Oefeningen.

Doordat van de 5 dagen te Villefranche 3 feestdagen en 1 Zaterdag was kon aan oefeningen niet veel gedaan worden. In zee werden de oefeningen op de gewone wijze gehouden.

5°. Gezondheidstoestand.

Sedert het vorige rapport kwamen nog 4 nieuwe gevallen van bacillaire dysenterie voor, alle van zeer lichten aard. Het in het rapport vermelde vaccin werd door den Officier van Gezondheid uit Marseille gehaald. Daar zich gedurende de ligdagen te Villefranche niemand ziek meldde, werd met de toediening gewacht om een meer zuivere beoordeeling van de werking van dit middel te krijgen. Op den dag van vertrek melden zich weer een paar nieuwe patiënten, zoodat toen tot de toediening werd besloten. Slechts 2 onderofficieren weigerden het middel in te nemen.

Het zal nu moeten blijken of het vaccin werkelijk de verwachte immuniteit brengt. De overige maatregelen werden verder achterwege gelaten. Overigens is de gezondheidstoestand zeer goed.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Het in het vorig rapport bedoelde bezoek aan het vliegkamp te San Rafaël werd gebracht.

Het gedrag der equipage aan den wal zeer goed.

g. Palma—Malaga.

1°. Nautisch gedeelte.

Op de V.M. van den 7en Januari werden de rekeningen gesloten en op de A.M. ten 1 u. 30 m. het anker gelicht en de baai van Palma verlaten. Daar voor de reis naar Malaga slechts een paar dagen noodig waren, werd besloten de eerste dagen bij de Balearen te blijven oefenen en gedurende den nacht ter kolenbesparing een ankerplaats te zoeken. Op de P.V. werd geankerd in de Rapitabaai. Ten 8 u. 30 m. V.M. van 8 Januari werd het anker weder gelicht en om de N.O. gestoomd, op de V.M. werden de officieren geoefend in het oppikken van een boei met het schip. Op de P.V. werd geankerd voor Manacor. Den 9en Januari werd gelegenheid gegeven om de druipsteengrotten in de nabijheid van Manacor te bezichtigen, waarvan door ruim honderd officieren, onderofficieren en manschappen gebruik werd gemaakt. Na aanboordkomst werd het anker gelicht en om de Noord gestoomd en op de P.V. in de Alcudiabaai geankerd. Op den 10en Januari D.W. werd wederom onder stoom gegaan, langs de N. en W. kust van Majorca gestoomd en op den P.V. geankerd in de Santa Ponzabaai. Den volgenden namiddag om 4 uur werd het anker gelicht en om de Zuid gestuurd.

Op de H.W. van 13 Januari werd Kaap de Gata gerond en op de P.V. van dien dag geankerd op de Zuidkust van Spanje bij Bermeja Tr. Den 14en op de V.M. voegde Hr. Ms. *Heemskerck* zich bij de *Tromp*.

Den 15en 7 u. D.W. werden op sein de ankers gelicht en in verband naar Malaga gestoomd. Voor de haven werd het Spaansche gouvernement gesalueerd met 21 schoten, welk saluut werd beantwoord. Achtereenvolgens kwamen de beide schepen de haven binnen, ankerden en werden achteruit op den wal gemeerd.

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

a. Omtrent de baai van Palma valt niets bijzonders mede te deelen. Het nemen van een loods wordt niet vereischt en is ook geheel onnoodig. Geankerd werd in 8 vm. op een afstand van 500 M. van het havenlicht in de peiling N 336 O (r.w.).

Voor alle oefeningen is in de baai ruimschoots gelegenheid. Uitbreidingswerken van de haven zijn onderhanden. Slechts weinig Hollandsche schepen doen de haven aan. Het eenige Hollandsche koopvaardijschip, de *Schouwen*, dat in 1924 binnen kwam, was nog aanwezig.

b. Op kolenladen is de haven niet ingericht; water is verkrijgbaar.

c. Aangekocht werden:

35 ton voedingwater, prijs Ps. 4.— per ton.
35 ton drinkwater, prijs Ps. 4.— per ton.

d. Formaliteiten, ceremoniën en gewisselde beleefdheden.

Zonden bij aankomst een officier naar den wal om den Consul kennis te geven van de aankomst. Voor de kennisgave aan de andere autoriteiten had de consul reeds zorg gedragen. Namens den havenmeester en den gouverneur werd een officier gezonden om te complimenteeren. De vice-consul, de heer MULET, kwam kort daarna aan boord en ontving bij vertrek het hem toekomend saluut. Door hem vergezeld bracht ik een bezoek bij den generaal civiel en militair commandant, den kapitein ter zee havenmeester en den alcalde; eerstgenoemde autoriteit zond een generaal-majoor ter beantwoording van mijn bezoek, welke bij vertrek van boord een saluut kreeg van 13 schoten, waarvoor onmiddellijk met 13 schoten bedankt werd; de beide overige autoriteiten brachten in persoon een bezoek terug. Van de prachtige *Circulo Mallor quin* werd een introductie voor com-

mandant en officieren ontvangen. De vice-consul noodigde den 1en officier en mij uit voor een lunch te zijnen huize den dag vóór vertrek. Daardoor ontbrak mij de gelegenheid deze beleefdheid te reciproceeren. Hij verontschuldigde zich door zeer drukke bezigheden verhinderd te zijn meer voor ons te hebben kunnen doen.

3°. Het schip.

Geen bijzonderheden.

4°. Oefeningen.

Hiervoor was in dit tijdperk de gelegenheid buitengewoon gunstig. Het voortdurend fraai weer maakte dat oefeningen van allerlei aard zonder bezwaar gehouden konden worden.

5°. Gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was zeer gunstig. Kort na het indienen van het vorig rapport kwam nog een geval van baccillaire dysenterie voor. Sedert dien niet meer.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Over het algemeen was het gedrag der equipage goed. Enkele overtredingen in verband met den wal kwamen voor.

h. Malaga—Lissabon.

1°. Nautisch gedeelte.

Nadat den vorigen dag de rekeningen gesloten waren, werd op de V.M. van 21 Januari ten 9 uur op loodsmansaanwijzing ontmeerd, de ankers gelicht, de loods afgezet en daarna de haven uitgestoomd.

Na het ankerlichten werd het groepsverband met Hr. Ms. *Heemskerck* verbroken, en koers gesteld op Gibraltar, dat ten 4 u. 30 m. werd gepasseerd. Stoomden door de Straat en zetten na het passeeren van Trafalgar koers op Kaap St. Vincent, welke Kaap ten 3 u. 30 m. N.M. van 22 Januari werd gepasseerd. Ondervonden in den Atlantischen Oceaan krachtigen Z.W.lijken wind met regen en vrij hevige hooge zee; na het passeeren van St.Vincent kwam de Portugeesche Noord flink door en klaarde het weer op.

Ten 1 u. 30 m. op de H.W. werd Kaap Espichel gepasseerd en ten 5 u. 30 m. D.W. de loods bij Cascaës aan boord genomen en door het Zuidervaarwater de Taag opgestoomd. Op den drempel stonden vrij hooge grondzeeën, bij het passeeren van Belem Castle werd het Portugeesche gouvernement met 21

schoten gesalueerd, welk saluut onmiddellijk met een gelijk aantal schoten werd beantwoord. Ten 9 u. 15 m. werd ter reede geankerd; op aanwijzing van de havenpolitie moest verstoomd worden naar een andere ligplaats, waar vertuid werd voor 60 vm. van beide ankers.

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

a. De haven van Malaga wordt voldoende bekend geacht; nadere bijzonderheden werden niet opgemerkt. Het nemen van een loods is verplicht en wenschelijk met het oog op aanwijzen ligplaats en kleine manoeuvreerruimte. Oefeningen kunnen goed gehouden worden.

b. Kolen van goede kwaliteit zijn verkrijgbaar, doch het kolenladen gaat langzaam. Niet meer dan pl.m. 21 ton per uur kunnen worden overgenomen. De kolen worden met karren naar de kade gebracht en daar in kleine prauwen van 10 tot 20 ton inhoud gestort en door den leverancier langszijde gebracht. Overnemen geschiedt met eigen volk. Met volk van den wal zou het 5 Ps. per ton duurder geworden zijn, terwijl gezegd werd dat het dan vermoedelijk nog veel langzamer zoude gaan.
Water van goede kwaliteit is ruim verkrijgbaar.

c. Aangekocht werden:

Voor Hr. Ms. *Tromp:*
86.665 ton steenkolen à Ps. 87.— per ton
57 „ voedingwater „ „ 4.— „ „
74 „ drinkwater „ „ 4.— „ „
Voor Hr. Ms. *Heemskerck:*
335 ton steenkolen à Ps. 87.— per ton
60 „ voedingwater „ „ 4.— „ „
65 „ drinkwater „ „ 4.— „ „

d. Formaliteiten, ceremonieën en gewisselde beleefdheden.

Worden bij aankomst gecomplimenteerd, door een officier namens den kapitein ter zee havencommandant. Zonden den officier van piket naar den consul en den gouverneur om kennis te geven van de aankomst en naar den havencommandant om te bedanken voor het complimenteeren.

De consul en vice-consul, de heeren VAN DULKEN, brachten den commandant Hr. Ms. *Heemskerck* en mij een bezoek; een saluut mocht op onze ligplaats niet gegeven worden. Vergezeld van den vice-consul brachten de commandanten bezoeken bij den gouverneur, den havencommandant en den alcalde. De

laatste was afwezig. Den gouverneur, die denzelfden dag verhinderd was een contrabezoek te brengen, stelde ik voor met het oog op het kolenladen den volgenden dag en den daaropvolgenden Zaterdag en Zondag geen contrabezoek te brengen, hetgeen gaarne werd aanvaard. De havencommandant en de 1e wethouder namens den alcalde, beantwoordden dien dag het bezoek. Tevens ontving ik bezoek van den Nederlandschen Consul te Sevilla, den heer A. Baron VAN AERSSEN BEYEREN VAN VOSHOL, die ter gelegenheid van de aanwezigheid der beide schepen te Malaga, daarheen was overgekomen.

De familie VAN DULKEN en de schoonzoon van den consul, de heer J. A. LAAN en echtgenoote overlaadden ons met vriendelijkheden en hartelijkheid. De geheele tijd van ons verblijf was gevuld met invitaties voor autotochten, picnics, diners, dejeuner, dansreceptie en intiemere uitnoodigingen, terwijl ook andere families, zoowel Spaansche als Hollandsche, aan de officieren beleefdheden bewezen. De consul zond even voor het vertrek nog een vat wijn voor de bemanning aan boord.

Deze beleefdheden werden beantwoord door een middagreceptie aan boord, welke druk bezocht werd, de commandanten booden aan de families VAN DULKEN en LAAN een diner aan a/b. Hr. Ms. *Tromp*, waaraan ook de Consul van Sevilla aanzat benevens eenige officieren van beide schepen, terwijl de officieren eveneens gasten aan tafel hadden genoodigd.

De Circule Malaguena zond een introductie voor commandanten en officieren.

3°. Het schip.

Geen bijzonderheden.

4°. Oefeningen.

Voor oefeningen was de gelegenheid niet zeer gunstig, door kolenladen en het noodige opknappen. De landingsdivisie Hr. Ms. *Tromp* maakte een militaire marsch, bij welke gelegenheid zij op het landgoed der familie LAAN feestelijk werd onthaald. De landingsdivisie van de *Heemskerck* kon, doordat dit schip een grootere hoeveelheid kolen laadde, niet daaraan deelnemen.

5°. Gezondheidstoestand.

Deze was zeer gunstig. De dysenterie was geheel verdwenen.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Het gedrag der equipage Hr. Ms. *Tromp* was goed, dat van Hr. Ms. *Heemskerck* liet te wenschen over. Tengevolge van mis-

bruik van wijn was het gedrag van sommigen aan den wal onbehoorlijk, terwijl verscheidenen onder den invloed van drank van passagieren terugkeerden.

Op verzoek van de autoriteiten aan den wal werd door beide schepen 's avonds een patrouille aan den wal gezonden.

i. Lissabon—Tunis.

1°. Nautisch gedeelte.

Na het sluiten van de rekeningen en na op de A.M. van 30 Januari onttuid te hebben, werd ten 4 uur begonnen het anker te lichten en op loodsmansaanwijzing de Taag afgestoomd. Bij het passeeren der vreemde oorlogsschepen werden de voorgeschreven honneurs gegeven, terwijl enkele dier schepen per sein een goede reis wenschten, waarvoor per sein werd bedankt. Ten 6 uur was de drempel van den Zuidertoegang gepasseerd en werd de loods afgegeven. Werden na donker voorbijgeloopen door de Britsche schepen *Hood* en *Repulse*, waarmede nog een vriendschappelijk sein gewisseld werd. Buiten stond een stevige Oostelijke bries, welke aanhield tot na het passeeren van Straat Gibraltar op de D.W. van 1 Februari.

In de Middellandsche zee werd aanvankelijk fraai weer ondervonden. Hr. Ms. *Heemskerck* seinde den 2en Februari van Port-Mahon vertrokken te zijn, waarop ik verzocht mij op te sporen, hetgeen den 3en Februari op de H.W. bij Algiers gelukte. In groepsverband werd de reis om de oost vervolgd. Er was intusschen een verwarde zee met deining gekomen en een stevige bries uit Noordelijke richting. Op de P.V. van 4 Februari werd Kaap Serrat gepasseerd en daarna koers gesteld naar de baai van Tunis, welke op de H.W. van 5 Februari werd ingeloopen. Op de D.W. ten 7 u. 45 m. werden door de schepen loodsen aan boord genomen en het kanaal ingestoomd en op de V.M. ten 10 u. 15 m. voor Tunis voor beide ankers geankerd en achter met trossen op den wal vastgemaakt.

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

a. De haven van Lissabon biedt ruimte aan een groot aantal schepen. Er staat een zeer sterke stroom, die buitenboords-oefeningen moeilijk maakt. Daar tegenover staat, dat deze stroom op zichzelf een groote oefening geweest is bij het zeer drukke verkeer met de sloepen.

Er is een onderzeebootstation en een vliegkamp voor watervliegtuigen. Vergunning werd verkregen dit laatste te bezichtigen. Voor zoover na te gaan waren geen moderne versterkingen aanwezig.

b. Kolen zijn ruim verkrijgbaar en worden vlug geladen. Van v.m. 10 u. tot n.m. 5 uur werden 370 ton overgenomen. De kolen waren goedkoop, doch de kwaliteit bleek minder goed te zijn.
Water van goede kwaliteit is ruim verkrijgbaar.

c. Aangekocht werden:

370	ton	steenkolen	34/6	per ton
50	„	voedingwater ESc.	15.—	„ „
78	„	drinkwater „	15.—	„ „ (30 ton na 5 uur n.m. 50 % meer).

d. Formaliteiten, ceremoniën en gewisselde beleefdheden.

Den dag voor aankomst ontving ik een sein van het Marinestation te Lissabon Monsanto dat dit station voor mij open was voor het overbrengen van berichten en het vragen om inlichtingen. Ik maakte daarvan gebruik om te vragen welke commandovlaggen ik eventueel ter reede zou aantreffen en welke de ancienniteit was der vlagofficieren, ten einde saluten in de goede volgorde te kunnen geven.

Ter reede waren aanwezig het Portugeesche oorlogsschip *Vasco da Gama*, voerende den standaard van kapitein ter zee divisiecommandant, en nog eenige kleine schepen, het Italiaansche slagschip *Andrea Doria*, voerende de schout-bij-nachts vlag, het Fransche slagschip *Voltaire*, eveneens met een schout-bij-nachts vlag, en de Spaansche torpedobootjager *Alcedo*. Des namiddags kwamen ter reede de Spaansche kruiser *Reina Victoria Eugenia* en de Engelsche slagkruisers *Hood* en *Repulse*, voerende de *Hood* een vice-admiraals vlag. Alle commando-vlaggen werden gesalueerd, welke saluten werden beantwoord, terwijl de voorgeschreven bezoeken gewisseld werden.

Dadelijk na aankomst meldde zich bij mij de Portugeesche capitaine de corvette ANTONIO NAVARRO, welke mij gedurende mijn verblijf te Lissabon door Zijne Excellentie den Minister van Marine was toegevoegd.

Ik zond een offcier naar den wal om Hr. Ms. gezant en den consul-generaal kennis te geven van de aankomst en kreeg bericht dat deze autoriteiten mij resp. ten 4 u. 30 m. en 4 uur zouden ontvangen.

Vergezeld van den mij toegevoegden Portugeeschen officier legde ik bezoeken af bij den Minister van Marine, den schout-bij-nacht commandant der vloot, den civielen gouverneur, den commandant van de haven en den generaal-commandant van de troepen, terwijl Hr. Ms. gezant mij vergezelde bij mijn bezoek aan den Minister van Buitenlandsche Zaken en door mijn adjudant kaartjes werden afgegeven bij alle te Lissabon geaccrediteerde gezanten.

Alle deze bezoeken werden persoonlijk beantwoord, behalve die van de beide ministers welke zich lieten vertegenwoordigen. De gezanten lieten voor mij kaartjes afgeven aan de Nederlandsche legatie. De autoriteiten kregen alle bij vertrek van boord het hun toekomend saluut.

Door de officieren werden met alle schepen longroombezoeken gewisseld.

Alle gezanten te Lissabon waren voor de herdenking van Vasco da Gama in bijzondere missie afgevaardigd en zouden Zaterdagnamiddag en corps door den President der Republiek in audiëntie worden ontvangen, ter overhandiging hunner geloofsbrieven. De Nederlandsche gezant had mij gevraagd in zijn gevolg met beide adjudanten deze plechtigheid bij te wonen. Ik begaf mij dientenvolge dien middag naar het Paleis te Belem en genoot de eer aan Zijne Excellentie te worden voorgesteld.

Zaterdagmorgen zou de kerkelijke herdenking worden gevierd, waartoe ik mij ten half tien met beide adjudanten naar de Hieronymuskerk begaf.

Door een kardinaal werd een rede gehouden en door den pauselijken nuntius namens het corps diplomatique gelukwenschen uitgesproken. Daarna werd door den kardinaal een mis opgedragen.

Des namiddags zou de officieele aanvang der herdenkingsfeesten plechtig worden ingewijd door het hijschen der vlag van *Vasco da Gama* op de praça de Commercio onder het houden van een groote parade, waaraan de landingsdivisiën der verschillende oorlogsschepen zouden deelnemen. Precies om 3 uur, nadat de president in het ministerie van Arbeid, waar zich eveneens de ministers, gezanten met hunne dames en de vlagofficieren en commandanten met hun adjudanten bevonden, was aangekomen, werd de vlag geheschen. Door een daar opgestelde batterij werd een saluut van 17 schoten gegeven welk saluut door alle oorlogsschepen ter reede werd herhaald, terwijl tegelijkertijd gepavoiseerd werd met de Portugeesche vlag aan den grooten top. Het pavoiseeren geschiedde verder dagelijks van parade tot zonsondergang tot en met 28 Januari.

De landingsdivisiën defileerden hierna voor den President en maakten een korte wandeling door de straten en gingen daarna weer aan boord terug.

Des avonds om halftien was een plechtige zitting in het Aardrijkskundig Genootschap in tegenwoordigheid van den President, waar in het Portugeesch eenige lange redevoeringen werden gehouden. Ik woonde die zitting met een achttal officieren bij.

Maandagmiddag legde de President in tegenwoordigheid van het corps diplomatique en de vreemde officieren den eersten

steen voor een monument voor Vasco da Gama. De oorkonde welke in het voetstuk werd gemetseld werd ook door mij geteekend. Na afloop begaven zich alle genoodigden naar het Paleis te Belem waar de President cercle hield, terwijl daarna op het terras van het paleis het défilé van de landmacht voor den President werd bijgewoond. Hierna werd in het paleis een thee aangeboden.

Des avonds was ik de gast van vice-admiraal Sir FREDERICK FIELD op een diner aan boord van zijn vlaggeschip.

Dinsdag 27 Januari was overdag vrijgehouden en de toegevoegde Portugeesche officieren hadden opdracht dien dag te gebruiken om de commandanten met enkele officieren eenige merkwaardigheden van Lissabon en omstreken te laten zien. Des avonds was er een luisterrijk galadiner van 170 couverts in het prachtige Ajuda-paleis, waar de eerste-officier, de beide adjudanten en ik zelf de gasten van den President waren. Na tafel onderhield de President zich geruimen tijd met mij, hij bleek een goed kenner van ons land te zijn.

Woensdagnamiddag was er receptie op het ministerie van Buitenlandsche Zaken, waarvoor ik met beide adjudanten een uitnoodiging gekregen had. Des avonds bood de gezant en mevrouw VAN DER GOES aan 5 officieren, den mij toegevoegden Portugeeschen officier en mij een diner aan. Na afloop begaven wij ons naar een galavoorstelling in de opera waarvoor ik met 8 officieren een uitnoodiging ontvangen had. Dienzelfden avond had de Britsche ambassadeur mij en 4 officieren uitgenoodigd voor een bal. Het was echter te laat geworden om nog daarheen te gaan, 4 officieren woonden het bal bij.

Donderdag 29 Januari begaven wij ons ten 9 u. 30 m. v.m. naar den wal om met een extra trein naar Monte Estoril te gaan, alwaar de minister aan ongeveer 100 zeeofficieren van zeven verschillende nationaliteiten een dejeuner aanbood. Dit uitstapje en dejeuner, door schitterend weer begunstigd, kan als een van de meest geslaagde feestelijkheden beschouwd worden. Des namiddags was er een „at home" aan boord van de *Hood*, waarheen de 1e officier en 7 officieren gingen. Ik zelf was verhinderd daar ik reeds een invitatie van den Braziliaanschen ambassadeur voor een thé dansant had aangenomen; ik begaf mij daarheen met 4 officieren. Ik zelf kon daar evenwel niet lang blijven, daar ik des avonds door den Italiaanschen schoutbij-nacht uitgenoodigd was voor het bijwonen van een diner aan boord van de *Andrea Doria*. Hiermede was deze drukke dag nog niet ten einde. Na afloop van het diner begaf ik mij naar een bal, aangeboden door het gemeentebestuur in het stadhuis, waarvoor ik met een ongelimiteerd aantal officieren was geïnviteerd.

Behalve voor bovengenoemde feestelijkheden werd ik nog geïnviteerd door den Amerikaanschen, Belgischen en Duitschen gezant voor een dejeuner waarvoor ik echter wegens gebrek aan tijd heb moeten bedanken, terwijl op den dag van vertrek de Fransche schout-bij-nacht een dejeuner gaf en er een „at home" was aan boord van de *Doria* en *Voltaire*. Eerstgenoemde invitatie kon ik niet aannemen daar ik zelf gasten had en de beide andere niet in verband met mijn vertrek.

Gedurende den geheelen tijd van mijn verblijf was een auto te mijner beschikking gesteld, terwijl ik herhaaldelijk de beschikking kreeg over een vaartuig om passagiers en landingsdivisie naar den wal en naar boord te brengen, daar onze stoom- en motorsloep geen volgeladen volgsloepen tegen den sterken stroom konden opsleepen.

De capitaine de corvette NAVARRO die tot het oogenblik van vertrek aan boord bleef is mij van onberekenbaar nut geweest door het geven van zoo vele noodige inlichtingen.

Voor de bemanning waren op Donderdag 29 Januari 100 plaatsen beschikbaar gesteld voor het bijwonen van een voorstelling in het circus. Van al deze kaartjes werd gebruik gemaakt.

Het was niet mogelijk al deze beleefdheden naar behooren te beantwoorden. In overleg met den gezant noodigde ik voor Vrijdag op een dejeuner aan boord de verschillende vlagofficieren en op zichzelf staande commandanten, den Consul-generaal, den Minister van Marine, den Minister van Buitenlandsche Zaken en den chef van het protocol van den President. De Fransche schout-bij-nacht was mij juist even voor geweest voor invitaties op denzelfden dag voor een dejeuner, zoodat allen bedankten; de Consul-generaal bedankte wegens familierouw, zoodat ten slotte alleen de gezant en mevrouw VAN DER GOES benevens commandant NAVARRO en eenige officieren van de *Tromp* aan het dejeuner deelnamen.

Bij vertrek van boord ontving de gezant een saluut van 15 schoten.

Bovendien was commandant NAVARRO voor zoover ik zelf aan boord den maaltijd gebruikte herhaaldelijk mijn gast aan dejeuner en diner.

De verstandhouding tusschen de officieren van alle schepen onderling was uitstekend.

Op den vertrekdag legde ik bij de vlagofficieren en commandanten een afscheidsbezoek af. De Britsche schepen vertrokken een half uur na de *Tromp*, de *Voltaire* en de Spaansche jager *Alcedo* denzelfden nacht, terwijl de *Doria* en *Reina Victoria Eugenia* nog enkele dagen te Lissabon bleven.

Schriftelijk heb ik den schout-bij-nacht opperbevelhebber van

de Portugeesche vloot bedankt voor alle ondervonden beleefdheden en de mij verstrekte assistentie, terwijl ik na vertrek aan Zijne Excellentie den Minister van Marine draadloos mijn dank heb betuigd.

3°. **Het schip.**

Geen bijzonderheden.

4°. **Oefeningen.**

Binnenboordsoefeningen konden geregeld gehouden worden. De landingsdivisie nam deel aan de internationale parade op 25 Januari.

5°. **Gezondheidstoestand.**

Eenige lichte gevallen van influenza openbaarden zich na het vertrek uit Lissabon.

6°. **Verschillende bijzonderheden.**

Opgemerkt werd, dat door de Portugeesche en Italiaansche schepen persoonlijke saluten ook beantwoord werden, evenals reeds vroeger na het bezoek van Spaansche autoriteiten werd opgemerkt.

Door een van de officieren werd een voordracht over Lissabon gehouden.

Hr. Ms. Heemskerck.

Commandant: Kapitein ter zee J. A. E. Schenck de Jong.

Reis naar de Middellandsche Zee.

a. Nieuwediep—Malaga.

1°. **Nautisch gedeelte.**

Nadat op 6 Januari ten omstreeks 10 uur V.M. de vice-admiraal, Commandant der Marine te Willemsoord, aan boord gekomen was tot het houden van inspectie ingevolge 3 V.K.M. III art. 39 (1) en (2) werd op order van den vlootvoogd de haven verlaten en ter reede geankerd alwaar een rol werd gerepeteerd.

Na het houden van een toespraak tot de bemanning vertrok Zijne Excellentie van boord, na machtiging gegeven te hebben tot het aanvaarden der reis en bedankte voor het saluut. Na middagschaften werd het anker gelicht, ter reede rond gestoomd ter bepaling van de kompasfouten en vervolgens door het Schulpengat naar buiten gestoomd.

De bemanning bestond uit 327 koppen, waaronder 4 matrozen 1e klasse in opleiding voor kwartiermeester, 22 matrozen 2e klasse in opleiding voor seiner en 47 stokers 2e klasse.

Tevens was ingescheept Ds. E. B. COUVEE, voor het behartigen van de geestelijke belangen der schepelingen.

Aan boord was voor 10 weken victualie, 500 ton steenkool, 31 ton drink- en 54 ton voedingwater.

Het aantal omwentelingen werd bepaald op het voor de economische vaart vastgestelde getal van 72 en hiermede een 24-uurskolenproef met 2 ketels gehouden.

Het weder, dat den laatsten tijd stormachtig was geweest, was aan het afbuien; er stond buiten nog een hooge zee uit N.W. richting. Het zicht was zeer helder, de barometer rijzend. Koers werd gezet op het lichtschip *Maas* en nadat dit in het zicht was gekomen, naar het lichtschip *Noord-Hinder*. Het zicht was intusschen verminderd, zoodat laatstgenoemd lichtschip eerst op omstreeks 6 zeemijl in het zicht kwam. Vervolgens werd gekoerst langs *Sandettie lichtschip*, hetwelke 7 Januari te 9 u. 30 m. V.M. werd gepasseerd, en dicht langs de Goodwin-sands en langs Dover met het oog op den weder aanwakkerenden wind uit westelijke richting. Waren te 3 u. n.m. dwars van de Royal Sovereign, en 's nachts 3 u. voor Catherine-Point.

Op D.W. van 8 Januari na een goede peiling van Portland Bill en St. Albans Head werd de Engelsche kust verlaten en verder ongeveer het midden van het Kanaal gehouden. De wind was intusschen zuid geworden en aanwakkerend bij dalenden barometer, die na een bereikte hoogte van 775 vrij snel naar 761 viel. In den ingang van het Kanaal werd het Thomsonlood gaande gehouden om den voortgang van het schip vast te stellen.

De geloode diepte nam geleidelijk toe van 40 tot 60 vadem op de H.W. van den 9en. De wind was toen geruimd tot Z.W. met een kracht van omstreeks 7, om 4 uur tot N.W. en in kracht afnemend, terwijl de barometer weder steeg. Om 8 uur op 48° 56′ N.br. 6° 14′ W.l. volgens bestek, werd koers gezet 10 zeemijl buiten Villanopt.

Tijdens den overtocht van de Golf van Biscaye werd fraai weder ondervonden, met Oostelijken flauwen wind en hoogen barometerstand (770). Het kolenverbruik viel niet mede. Stoomende met 72 omwentelingen en een vaart van omstreeks 7.7 mijl werd bij gunstige stoomgelegenheid 6.2 ton per wacht gebruikt, ongerekend het verbruik voor distilleeren. In den wind opstoomende nam het verbruik toe tot 7 ton per wacht. De geladen kolen waren Cardiff van de Rijkswerf; ze gaven veel asch.

Op de H.W. van den 11en Januari werd het licht van Sisargas in het zicht geloopen, het was door de heïgheid slechts zeer flauw zichtbaar, doch wel reeds op den lichtcirkel. De lichten van Villano en Torrinano kwamen echter eerst laat in het zicht.

Ten 8 uur V.M. werd Finistère gepasseerd. In de Golf van Biscaye en vooral op de N.W. kust van Spanje en de westkust van Portugal werd een hoogloopende westelijke deining ondervonden. Den Zondag werd godsdienstoefening gehouden, waarbij de ingescheepte godsdienstleeraar de rede hield. Het weder bleef fraai, de wind langzaam aanwakkerend, uit Z.O. richting, welke zoo tot voorbij Straat Gibraltar werd behouden. Gekoerst werd tusschen de Burling eilanden en den wal door; de Farilhoes kwamen op grooten afstand in 't zicht.

Ten 11 u. V.M. van den 12en werd Kaap Carvoeiro, ten 3 u. N.M. Kaap Roca en 13 Januari ten 4 u. V.M. Kaap St. Vincent gepasseerd.

Ten einde op tijd op het met Hr. Ms. *Tromp* afgesproken rendez-vous te zijn werd aangezet tot 75 en later tot 80 omwentelingen. Het kolenverbruik nam op het eind van de reis af en bedroeg bij 80 omwentelingen met harden tegenwind en ruim 8 mijls vaart 6.4 ton per wacht.

Toch maakt de betrekkelijk geringe kolenberging van het schip het noodig dat ondanks minder gunstig bekend staande gelegenheid tot het kolenladen te Malaga, aldaar weder wordt volgeladen.

Het restant bij aankomst bedroeg omstreeks 140 ton.

Op de eerste wacht van den 13en Januari werden bij fraai weder de lichten van Straat Gibraltar in het zicht geloopen; het schijnsel van het licht van Cadixo was reeds 10 zeemijl buiten den lichtcirkel zichtbaar.

De wind wakkerde in de Straat aan tot kracht 7 O.Z.O.

Ten 3 u. V.M. van den 14en werd Europa Point gepasseerd en te 9 uur nabij Hr. Ms. *Tromp* onder de kust van Spanje geankerd.

2°. Het schip.

De draadlooze verbinding met het station Helder werd steeds onderhouden. Echter bleek op den avond van den 12en dat het raatje, hetwelk de achterste ra van het luchtnet horizontaal houdt, bij het staaldraadwant brandde. Dit raatje werd neergenomen en de achterste ra van het luchtnet met brasjes gesteund. Het ontstaan van dezen brand, kan niet anders worden toegeschreven dan aan het optreden van inductiestroomen in bedoeld want tengevolge van het werken met groote energie.

3°. Oefeningen.

In zee werden geregeld divisie-oefeningen gehouden, terwijl de lessen van de matrozen 2e klasse in opleiding voor seiner en de matrozen 1e klasse in opleiding voor kwartiermeester geregeld voortgang hadden. De rollen werden gerepeteerd.

Na zindelijkheidsinspectie werd een half uur gymnastiek-onderricht gegeven door den aan boord aanwezigen gymnastiek-onderwijzer.

Met het Thomsonlood werd voor oefening gelood, terwijl door alle luitenants ter zee 2e klasse geobserveerd en gecijferd werd, ook al bevond het schip zich in zicht van de kust.

Door een der officieren aan boord werd een voordracht gehouden over Spanje en Malaga en door den officier van gezondheid over zelfbehoud.

4°. Gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand der bemanning was gunstig.

b. Malaga—Port-Mahon.

1°. Nautisch gedeelte.

Nadat de vereeniging met Hr. Ms. *Tromp* op 14 Januari j.l. had plaats gehad, op ongeveer 36° 34′ N.br. 4° 33′ W.l. bleef het schip aldaar geankerd en werd den volgenden dag in verband gevaren naar Malaga, alwaar te 9 u. 30 m. V.M. op loodsaanwijzing naar binnen werd gestoomd en gemeerd naast Hr. Ms. *Tromp*.

21 Januari werd op loodsaanwijzing de haven weder verlaten, waarbij op sein van Hr. Ms. *Tromp* de groep ontbonden werd.

Buiten de haven werd, na eenigen tijd gestopt gelegen te hebben voor het houden van een oefening, de reis naar Port-Mahon aanvaard, stoomende langs de Spaansche kust; op de D.W. werd telkenmale onder den wal geankerd voor het houden van oefeningen op de V.M.

Zoo den 22sten op ongeveer 37° 21′ N.br. en 1° 38′ W.l. in 15 vadem water en omstreeks 1 zeemijl uit de kust, den 23en op ongeveer 38° 42′ N.br. en 0° 11′ O.l. in 17 vadem water en 0.7 mijl uit den wal, en den 24en in Rapita-baai, Majorca, op ongeveer 39° 20′ N.br. en 2° 57′ O.l. in 10 vadem water en 1.2 zeemijl uit den wal. 's Namiddags van dien dag werd rond de Zuidpunt van Majorca en langs de kust gevaren en geankerd op ongeveer 39° 32′ N.br. en 3° 21′ O.l. in 17 vadem water en 0.8 zeemijl uit de kust. De Cala Manacor, een inloop in de rotskust, werd met sloepen ingevaren; men heeft hier goede gelegenheid om met lichte vaartuigen aan den wal te komen.

Op den avond van den 25en werd rond de oostkust van Majorca naar de Alcudia-baai gestoomd en te 10 u. 30 m. N.M. geankerd op ongeveer 39° 49′ N.br. en 3° 8.5′ O.l. in 8 vadem water en 1 zeemijl uit den wal.

Den 26sten te 3 ure werd van de ankerplaats vertrokken en den volgenden morgen omstreeks 9 uur op loodsmansaanwijzing Port-Mahon binnen gevaren, alwaar ter reede van Mahon werd geankerd en achteruit gemeerd tusschen Cala Figuera en El Fonduco.

Het weder bleef tijdens de reis voortdurend bijzonder fraai; de zee kalm, alleen van den 25sten op den 26sten regende het een weinig.

Bij het passeeren van landhoeken werd hier en daar last ondervonden van inzetten door den stroom.

De lichten van Aquira op ongeveer 37° 24′ N.br. en 1° 35′ W.l. en die van het Aucanada-eiland, op ongeveer 39° 50′ N.br. 3° 10′ O.l., waren zeer zwak.

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

Alvorens de opgenoemde baaien van Majorca te bezoeken, had ik daarvoor toestemming gevraagd en gekregen door welwillende tusschenkomst van den havencommandant te Malaga, die daarvoor door mij per brief werd bedankt.

In de Alcudia-baai geankerd liggende, die er overigens zeer verlaten uitzag, kreeg ik, even voor het vertrek, des namiddags te half drie een bezoek van den havenmeester te Alcudia, den luitenant ter zee 2e klasse SERRA BONET. Nadat deze kennis genomen had van mijn plan om reeds te vertrekken, gaf hij mij van een tegenbezoek beleefd ontheffing.

3°. Het schip.

Het kolenverbruik was op de reis van Malaga naar Port-Mahon minder dan tevoren; bij 80 en 72 omwentelingen en een vaart van resp. 9.1 en 8.2 mijl bedroeg het verbruik (zonder distilleeren) omstreeks 5.7 en 5.2 ton per wacht, d.i. omstreeks 6.3 zeemijl afgelegden weg per ton.

De daarbij gebruikte kolen waren die, te Malaga geladen, welke van goede hoedanigheid bleken te zijn.

4°. Oefeningen.

Het was noodzakelijk te Malaga den kolenvoorraad aan te vullen. Er werden 335 ton kolen geladen met een snelheid van omstreeks 21 ton per uur, waarbij de kolen vanwege den leverancier in vaartuigen in hoeveelheden van 10 à 20 ton langszijde werden gebracht en door de bemanning overgenomen, met behulp van stellingen en van een 3-tal krachtrollen (de vierde was in herstelling). Zoodoende werden echter een drietal dagen door

kolenladen in beslag genomen, en een vierde voor schoonschip maken, en kon er in deze haven van oefeningen niet veel komen.

Des Zondags werd door den ingescheepten godsdienstleeraar kerk gehouden, terwijl deze te Malaga met een aantal schepelingen tochten ondernam tot het bezichtigen van de merkwaardigheden van de plaats. Zondag 18 Januari werd deelgenomen aan een voetbalwedstrijd te Malaga.

Behalve dat divisie-oefeningen gehouden werden en gymnastiek, werd op de ankerplaatsen op 22 en 23 Jaanuari geoefend in roeien en zeilen, in Rapita-baai werd vertuid met behulp van de vertuiwartel, in de Alcudia-baai een zwaar anker uitgebracht.

Verder kregen de matrozen in opleiding voor kwartiermeester zoomede de bootsmansleerlingen geregeld les, terwijl de opleiding der seiners verderen voortgang vond.

De brand-, sluit- en verlaatrol werden gerepeteerd, bij welke laatste een drietal sloepen werden gestreken waarmede volbemand werd geroeid en gezeild. Door de luitenants ter zee 2e klase werd geoefend in het oppikken van een boeitje, en in de manoeuvre man-over-boord. Ook werd batterij-excercitie gehouden.

Op Zondag 25 Januari werd aan de bemanning gelegenheid gegeven tot het bezoeken van de grot van Manacor op Majorca, waaraan door een 150-tal werd deelgenomen, in ploegen van 50 man.

5°. Gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand der bemanning was gunstig.

c. Port-Mahon—Tunis.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 2en Februari te 9 u. 30 m. v.m. werd ontmeerd, de beide ankers gelicht en zonder loods Port-Mahon verlaten, hetwelk geen moeilijkheden opleverde. Buiten gekomen, bleek er een tamelijk hooge noordelijke deining te loopen, terwijl de wind N.W. was met de kracht 4. Koers werd bepaald op het licht van Cani-rots, stoomende met omstreeks 110 omwentelingen van 12.5 mijl vaart voor een stoomproef; te 12 u. 30, op een sein van H. Ms. *Tromp* om dit schip op te sporen werd koers bepaald N. 210 r.w. en hetzelve omstreeks 4 uur H.W. aangetroffen bewesten kaap Caxine, waarna in verband met Hr. Ms. *Tromp* de reis naar Tunis werd voortgezet.

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

Port-Mahon biedt een beschutte ligplaats voor schepen, daar de heerschende winden, die soms zeer krachtig moeten doorstaan, Noordelijk zijn, terwijl de richting van de baai van Mahon Z.O. is en eenigzins rondloopend.

Voor het aandoen is een loods noodig, met het oog op het aanwijzen van de ligplaats. Het schip werd verankerd ongeveer Noord voor, met 2 ankers, ieder met 60 vadem ketting en achteruit trossen op den wal, die aan ter plaatse aanwezige ringen werden bevestigd, op den hoek bij Cala Figuera.

Aandoen en verlaten van de baai leverde geen moeilijkheden op. Voor slagschepen schijnt ze wat nauw te zijn, de Engelsche vloot, welke vaak bij de Balearen oefent, ankert gewoonlijk in de Alcudia- of Pollensa-baai. Een panorama-foto van de vereenigde Atlantische- en Middellandsche zeevloot geankerd in de Pollensa-baai werd mij getoond.

Toch blijft Port-Mahon door de ligging in het midden van de Westelijke kom van de Middellandsche Zee een strategisch punt van eerste beteekenis. De bestaande verdediging door zwaar en middelbaar geschut, opgesteld aan weerszijden van den ingang der baai, zoomede door een sterk garnizoen is dan ook gewettigd. Een gedeelte der troepen is gelegerd in een plaatsje ongeveer in het centrum van het eiland.

Een verdediging van het terrein komt mij voor begunstigd te worden door het dichte net van muren, waarmede het eiland overdekt is, welke muren de afscheidingen vormen der velden en akkers, en uit steenen zijn samengevoegd van den daaraan zeer rijken bodem.

Wat maritieme verdedigingsmiddelen betreft: Port-Mahon is een station voor onderzeebooten. Het Marine Etablissement is gelegen op het eilandje Pinta en den nabijzijnden oever van de baai.

Steenkolen waren in drie soorten verkrijgbaar; Engelsche Oostkustkolen, Spaansche kolen en Cardiff; de laatste soort was echter tamelijk duur. Op één dag werd hiervan 100 ton overgenomen, dewelke met prauwen langs zijde werd gebracht, waarvan er slechts 2 aanwezig schijnen te zijn, van omstreeks 25 ton draagvermogen elk. Het laden geschiedde van wege den leverancier, doch ter bespoediging werden de kolenschepen gehaald en weggebracht met stoomsloep, terwijl voor het overnemen van de krachtrollen werd gebruik gemaakt.

De aangekochte ververschingen waren van goede hoedanigheid. Tot het houden van oefeningen met sloepen is de baai uitnemend geschikt.

Aangekocht werden:

100	ton steenkolen	à	110	peseta's	per ton
198	Liter benzine	à	0.85	„	„ Liter
3	ton voedingwater	à	6.5	„	„ ton
58	„ drinkwater	à	6.5	„	„ ton
200	K.G. uien	à	0.70	„	„ K.G.
3500	„ aardappelen	à	0.65	„	„ „
334	„ rundvleesch	à	4.50	„	„ „
275	„ varkensvleesch en reuzel	à	5	„	„ „
20	„ gist	à	6	„	„ „
50	stuks eieren	à	0.30	„	„ „

Bij aankomst voor den ingang van Port-Mahon werd het Spaansche gouvernement gesalueerd met 21 schoten, welk saluut onmiddellijk door een batterij op La Mola beantwoord werd.

Bij aankomst zoowel als bij vertrek stond op Qurantine-eiland een wacht aangetreden, welk eerbewijs overeenkomstig en door stilstaan van de bemanning werd beantwoord.

Toen het schip gemeerd lag kwamen ter complimenteering namens den generaal, militair gouverneur, een majoor chef van diens staf aan boord en namens den marine-commandant een luitenant ter zee. Een officier van piket werd daarop naar den wal gezonden om voor deze beleefdheden te bedanken. Kort daarop kwam de Consul, de heer HERNANDEZ SANZ op eigen gelegenheid aan boord om een bezoek bij mij af te leggen; hij werd bij vertrek gesalueerd met 9 schoten. Denzelfden morgen bracht ik in gezelschap van den Consul met een door hem aangeboden auto de officieele bezoeken, namelijk:

1e. Aan den civielen gouverneur, den heer GERARDO GAVILANIS.

2e. Aan den militairen gouverneur, den luitenant generaal MIGUEL CABANELLAS.

3e. Aan den marine-commandant, tevens havenmeester, den kapitein ter zee JOSE RIERA ALEMANY.

4e. Aan den burgemeester. Deze bleek naar Madrid te zijn voor een samenkomst van alle burgemeesters van het land. Zijn plaatsvervanger nam de honneurs waar.

5e. Alleen ging ik daarop nog een bezoek afleggen bij den commandant van het marine-etablissement op het eilandje Pinta, den kapitein ter zee RAFAEL PEREZ.

Denzelfden dag, des namiddags, kwam reeds de marine-commandant een tegenbezoek afleggen. De overigen deden dit vrijwel gelijktijdig den volgenden morgen omstreeks 11 u.; bij het vertrek van Zijne Excellentie den militairen gouverneur, werd een saluut gegeven van 15 schoten, hetwelk van de batterij op La Mola beantwoord werd.

Bij aankomst werden uitnoodigingen ontvangen tot bezoek van de societeiten „Casino Mahones" en het „Atenio" zoomede een uitnoodiging voor de geheele bemanning tot het bijwonen van een voetbalwedstrijd tusschen een elftal van Mahon en een elftal van boord *Heemskerck* samengesteld. De generaal, militair gouverneur, vereerde den wedstrijd zoomede verder alle bijeenkomsten en feesten ter eere van de Hollanders gegeven, zonder uitzondering met zijne tegenwoordigheid. Hij stelde zijn auto te mijner beschikking, maakte op een middag met mij en 7 officieren daarmede een tocht in de omgeving van Mahon ter bezichtiging van de alhier aanwezige oudheden en een anderen dag met mij en 2 officieren een tocht over geheel Menorca tot het aan de andere zijde gelegen Cuidadela, de hoofdstad van weleer, waar verschillende monumentale gebouwen werden bezocht, na afloop waarvan hij ons een lunch aanbood in een aldaar aanwezig hotel.

Na terugkeer van deze autotochten noodigde hij ons beide malen te zijnen paleize, alwaar de eerste keer een thee in familiekring, de tweede een thé dansant werd aangeboden, op welke laatste alle mijne officieren waren uitgenoodigd tezamen met een groot aantal autoriteiten en officieren en hunne dames.

De Consul had voor een concert van het beroemde orgel in de kerk Sante Maria gezorgd, waarop de geheele bemanning was uitgenoodigd en ook talrijk was opgekomen. De generaal, zoomede de marine-commandant waren als blijk van belangstelling daarbij aanwezig.

De Societeit Atenio gaf een avond waarop zang en pianospel werd ten gehoore gebracht en het casino l'Union een bal in de voornaamste schouwburg ter plaatse. Nadat daarvoor vergunning was gevraagd werd op Vrijdag een ongewapende landingsdivisie-oefening gehouden, waarbij de majoor, chef van den staf zich welwillend als geleider aanbood.

Zaterdag, den voorlaatsten dag vóór het vertrek, werd door mij en de officieren een thee aan boord aangeboden, waarop de autoriteiten, Consuls, rechters en andere notabelen ter plaatse met hunne dames waren genoodigd, welk feest zeer slaagde. 's Middags was de burgemeester, de heer ANTONIO VICTORY TALTAVULL, die intusschen ter plaatse was teruggekeerd, aan boord bij mij bezoek komen brengen in verband met een diner aan Zijne Excellentie den militairen gouverneur, aan de presidenten van de l'Atenio (den burgemeester) en l'Union en aan den Consul door mij aan boord aangeboden, 't welk op Zondag plaats had.

Bijzondere vermelding verdient de belangstelling, zorg en gastvrijheid van de zijde van Zijne Excellentie den militairen gouverneur persoonlijk ondervonden. Hij legde een groote bewondering

aan den dag voor Holland wat betreft de droogmaking van de Zuiderzee, het bestuur van de koloniën enz. en Zijne Excellentie verzekerde dat hij ons land op zijn eerstvolgende reis zou komen bezoeken. Naar men mij mededeelde geniet de generaal CABANELLAS een groot aanzien in Spanje en is hij langen tijd in Marokko te velde geweest. Ook overigens mogen Holland en zijne vertegenwoordigers zich in de bijzondere sympathie van de Mahoneezen verheugen.

3°. Oefeningen.

Te Port-Mahon en op de reis naar Tunis werden dagelijks divisie-oefeningen gehouden, waarbij in genoemde baai ter instructie van de matrozen in opleiding voor kwartiermeester werd gezeild met sloepen met fantasie- en modeltuig, en gemanoeuvreerd met stoom- en motorsloep, de overige matrozen kregen les in roeien en zeilen met sloepen, roeien in een vlet met 2 riemen en wrikken, en de mariniers roeien met sloepen. De matrozen in opleiding voor seiner kregen geregeld les. In zee werden de maatregelen bij te verwachten krijgsverrichtingen en gereedmaken voor gevecht genomen en algemeene batterijexercitie gehouden.

4°. Gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand is gunstig.

5°. Verschillende bijzonderheden.

Te Port-Mahon werd Zondag aan boord door den ingescheepten godsdienstleeraar kerk gehouden, terwijl de Roomsch-Katholieke schepelingen er in de gelegenheid gesteld werden om aan den wal de kerk te bezoeken.

Onder zijn leiding maakte op Zondag een dertigtal schepelingen een tocht tot bezoeken van het buitenverblijf van Lady HAMILTON en naar het Lazereto.

Het gedrag van de equipage aan den wal was goed; zekerheidshalve liet ik echter nog patrouille loopen.

Van ter beschikking gestelde zeilsloepen werd in den vrijen tijd door sergeants en korporaals druk gebruik gemaakt.

Op reis werd door een der officieren voor de bemanning een voordracht over Tunis en Carthago gehouden.

Met het radio-peiltoestel werden doorloopend peilingen genomen en deze, aan de hand van de ware plaats van het schip gecontrôleerd.

Hieruit bleek de noodzakelijkheid, om de fouten van het toestel opnieuw te bepalen, waarvoor van de aanwezigheid van Hr. Ms.

Tromp door rondstoomen en peilen van genoemd schip, gebruik gemaakt zal worden.

Eerst zullen echter voor het dwarsscheepsche raam vaste steunpunten gezocht worden.

De onderdeelen van het apparaat zelf functioneeren goed.

Hr. Ms. Tromp en Heemskerck.

Commandant: Kapitein ter zee C. Aronstein.

Reis van Tunis naar Nieuwediep.

a. Tunis—Genua.

1°. Nautisch gedeelte.

Op de V.M. van 11 Februari ten 8 u. 30 m. begon Hr. Ms. *Heemskerck* met ontmeren en nadat dit schip gereed was volgde Hr. Ms. *Tromp* en stoomden beide schepen op loodsmansaanwijzing het Kanaal door.

Ten 11 u. werd in divisieverband koers gesteld om de Noord, op de P.V. werd op grooten afstand een torpedobootjager van onbekende nationaliteit gepasseerd.

Op de H.W. van 12 Februari werd het licht van Caroli in het zicht geloopen en de reis langs Sardinië en Corsica vervolgd. Op de A.M. werden manoeuvreeroefeningen gehouden.

Op den 13en Februari werd een gevechtsoefening gehouden en daarna de reis vervolgd. Het weer dat tot nu toe zeer gunstig geweest was, werd langzamerhand slechter en de wind wakkerde op de H.W. en D.W. van 14 Februari aan tot stormweer. Door de hooge zee kwam geen loods naar buiten en werd zonder loods de haven van Genua binnengeloopen. Ook binnen de pier kostte het moeite door de hooge zee den loods aan boord te nemen. Op loodsmansaanwijzing en met behulp van 2 sleepbooten werd gankerd voor beide ankers 90 vm. van B.B. en 75 vm. van S.B. en achter met trossen op de kade gemeerd aan de Molo Guardiano del Bacino. Een saluut bleef achterwege, daar geen saluutbatterij te Genua aanwezig is.

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

a. De haven van Tunis is weinig ruim en door het Kanaal slechts toegankelijk voor schepen van hoogstens 6.25 M. diepgang Het nemen van een loods is verplicht, er behoeft echter geen loodsgeld betaald te worden, alleen is het geven van een fooi aan den loods gebruikelijk. Het scheepvaartverkeer is vrij druk. Voor

roeien is de gelegenheid gunstig, voor zeilen is er weinig ruimte. Er is een militair vliegkamp voor landvliegtuigen. Vergunning werd verkregen dit te doen bezichtigen.

b. Kolen zijn ruim verkrijgbaar. Het laden ging vrij vlug. Door Hr. Ms. *Tromp* werd van 9 u. 30 v.m.—4 u. n.m. 300 ton overgenomen.

De kolen waren goedkoop en vrij goed. Water is ruim verkrijgbaar, evenwel werd met het oog op het voorkomen van enkele typhusgevallen in Tunis het laden van water om te drinken afgeraden.

c. Aangekocht werden:

door Hr. Ms. *Tromp:*
302½ ton steenkolen à 33/6 sh. per ton.
65 „ voedingwater à fr. 12.— „ „

door Hr. Ms. *Meemskerck:*
Steenkolen 245 ton à 33/6.
Voedingwater 50 ton à 12 frs.

d. Formaliteiten, ceremoniën en gewisselde beleefdheden.

Bij het opstoomen naar het Kanaal werd de ten anker liggende Amerikaansche Kruiser *Pittsburgh* gepasseerd voerende de Vice-Admiraalsvlag, salueerden deze vlag met 15 schoten waarvoor onmiddellijk met gelijk aantal schoten bedankt werd. Bij het passeeren werden de gebruikelijke eerbewijzen gegeven waarbij de muziek van de *Pittsburgh* het volkslied speelde.

Aangezien te Tunis geen saluutbatterij aanwezig is bleef het saluut aan het land achterwege. In de haven mocht niet gesalueerd worden, zoodat de autoriteiten geen saluut kregen.

Bij aankomst kwam een beambte van den Consul aan boord terwijl kort daarna de Consul, de heer J. B. CURTELIN, zijn opwachting maakte.

Des namiddags brachten de commandanten van beide schepen bezoeken bij den Minister Resident, den Divisiegeneraal en den Maire, welke bezoeken den volgenden morgen beantwoord werden, de beide eerste door een hoofdofficier namens de autoriteiten terwijl de Maire persoonlijk kwam.

De Generaal noodigde beide commandanten op een dejeuner te zijne huize. De Consul, die door treurige familieomstandigheden verhinderd was thuis te ontvangen, noodigde de commandanten uit op een autotocht naar Carthago en toonde ons eveneens andere bezienswaardigheden van Tunis.

Deze beleefdheden werden beantwoord door een dejeuner aan boord Hr. Ms. *Heemskerck*, waarop de generaal en mevrouw

D'ANSELME met zijn adjudant, de maire, oud-Nederl. consul met dochter en de Consul genoodigd waren, benevens een paar officieren van *Tromp* en *Heemskerck*. De generaal bedankte wegens ongesteldheid.

3°. Het schip.

Geen bijzonderheden.

4°. Oefeningen.

In Tunis werd door de gecombineerde landingsdivisiën een militaire marsch gemaakt naar Carthago. Met het oog op de gezondheidstoestand werden op advies van den officier van gezondheid daarna geen buitenboordsoefeningen meer gehouden. Op 12 Februari werden beide schepen gereed gemaakt voor gevecht en den volgenden dag een gevechtsoefening gehouden.

5°. Gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand aan boord Hr. Ms. *Tromp* is nog niet gunstig. De influenza-epidemie is wel afnemende en de gevallen zijn alle van lichten aard. De gezondheidstoestand aan boord Hr. Ms. *Heemskerck* is gunstig.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Bij het meren in Tunis kwam Hr. Ms. *Heemskerck* te dicht bij de *Tromp* welke reeds gemeerd lag, waardoor de sjorbalk van de werksloep brak en het dolboord dier sloep eenigszins werd ingedrukt.

Dit laatste is reeds hersteld.

Op beide schepen werd een voordracht gehouden over Tunis en Carthago.

b. Genua—Barcelona.

1°. Nautisch gedeelte.

Op de V.M. van den 19en Februari ten 10 u. begon Hr. Ms. Heemskerck op loodsmansaanwijzing te ontmeren en de ankers te lichten, welke manoeuvre vrij lang duurde, doordat de ankerkettingen over elkaar heen bleken te liggen. Daarna volgde Hr. Ms. *Tromp*. Na de ankers gelicht te hebben werd de loods afgezet en de haven uitgestoomd, waarna in verband naar zee werd gekoerst. De beide eerste dagen werd in de golf van Genua verbleven, in verband gemanoeuvreerd en een vuurleidingoefening

gehouden. Op Zaterdag 21 Februari werd langs de Italiaansche en Fransche kust om de West gestoomd, op de A.M. en P.V. proeven genomen met het radiopeiltoestel en daarna koers gezet naar Barcelona. Het weer was tot dien dag zeer fraai geweest, tegen den avond begon het hard te waaien en des nachts en den volgenden Zondag woei het met een windkracht van 7—8 uit het N.W. waarbij het schip hevig slingerde. Op de P.V. van 22 Februari werd het licht van St. Sebastian in het zicht geloopen en den volgenden morgen naar den ingang van de haven van Barcelona gestoomd. Even voor het binnenkomen stoomde een flottielje van 9 Britsche jagers met een flottieljeleader naar buiten, benevens het vliegtuigschip *Argus*. Namen den loods aan boord, salueerden het Spaansche gouvernement met 21 schoten, welk saluut door het fort Montjuich beantwoord werd en meerden aan de Muella Poniente met beide ankers en trossen achteruit op den wal.

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

a. De haven van Genua is voor het zeer drukke verkeer te klein, voor manoeuvreeren is bijna geen ruimte, zoodat geen enkel eenigszins groot schip zonder sleepbooten op zijn plaats komt. Het nemen van een loods is verplicht. Voor oefeningen met sloepen is alleen bij kalm weer gelegenheid, in de havenkom is daarvoor te weinig ruimte. De drie eerste dagen van het verblijf was het stormweer, waardoor zelfs in de havenkom een zee stond, welke voor de sloepen lastig is. Ook de schepen lagen niet stil en door het rukken aan de trossen brak op ieder schip den eersten dag een stalen tros.

b. Kolen zijn ruim verkrijgbaar, doch het laden gaat langzaam. Hr. Ms. *Heemskerck* had een vollen dag noodig om 150 ton te laden. De oorzaak hiervan is hoofdzakelijk gebrek aan werkvolk. De kolen waren goedkoop en vrij goed. Water is ruim verkrijgbaar.

c. Aangekocht werden:

Voor Hr. Ms. *Tromp:*
51 ton voedingwater à Lire 10.— per ton.
45 „ drinkwater à Lire 10.— per ton

Voor Hr. Ms. *Heemskerck:*
150 ton steenkolen à £ 34.—
57 „ voedingwater à 10.— Lire
46 „ drinkwater à 10.— Lire.

d. Formaliteiten, ceremoniën en gewisselde beleefdheden.

Bij aankomst kwam de vice-consul, de heer L. J. BREMAN dadelijk aan boord en met hem eenige leden der Hollandsche Kolonie, die zich tot een comité gevormd hadden, om de ontvangst der beide schepen te regelen. Werden gecomplimenteerd door een officier namens den commandant der marine te Genua en een officier namens den commandant der groep Italiaansche torpedobootjagers *Fabrizi* en *La Masa*. Ontvingen daarbij tevens mededeeling dat den volgenden morgen op het oogenblik dat Z. K. H. de Kroonprins van Italië te Genua zou aankomen gepavoiseerd zoude worden en een saluut van 21 schoten zou worden afgegeven. Ontvangen bezoek van den havencommandant. Voor het complimenteeren werd bedankt. Door beide commandanten werd een bezoek gebracht bij den consul-generaal der Nederlanden J. M. HOSANG en vergezeld van die autoriteit aan den kapitein ter zee L. TONTA, marinecommandant van Genua, den gep. admiraal CAGNI, Kon. commissaris van de haven, den luitenant generaal SQUILLAGE, garnizoenscommandant, den prefect 1e klasse, den Kon. commissaris van de Gemeente Genua terwijl het ontvangen bezoek van den havencommandant werd beantwoord. Alle hiervoren genoemde autoriteiten behalve admiraal CAGNI, die zich wegens afwezigheid liet vertegenwoordigen, brachten in persoon een bezoek terug, waarbij de consul-generaal met 11 schoten, de luitenant-generaal en de prefect met 15 schoten werden gesalueerd.

Op Zondag den 15en Februari werd ten 9 u. 15 m. V.M. gepavoiseerd met de Italiaansche vlag in den grooten top en door beide schepen een saluut van 21 schoten gegeven ter eere van de aankomst van Z. K. H. den Kroonprins van Italië. Door het stormweer braken de pavoiseerlijnen een paar keeren, waarna ze werden neergehaald en door een officier werd kennis gegeven, dat met het oog op het weer het onmogelijk bleek te pavoiseren en alleen van top zoude worden gevlagd. Voor het deelnemen aan deze feestelijkheid werd bedankt. De beide commandanten genoten de eer op de prefecture aan Z. K. H. te worden voorgesteld, bij welke gelegenheid de Kroonprins zich geruimen tijd met ons onderhield en zijn leedwezen uitdrukte door gebrek aan tijd verhinderd te zijn een bezoek aan boord te brengen. Z. K. H. was te Genua gekomen voor het bijwonen van den laatsten dag der internationale zeilwedstrijden, en de prijsuitdeeling. Wegens het stormweer was er echter geen sprake van zeilen en kon dus de prijsuitdeeling slechts gedeeltelijk geschieden.

De door de Mij. Nederland uitgeloofde groote zilveren beker welke met het oog op de komst der Nederlandsche schepen op

Zaterdag verzeild zoude zijn, kon nu ook nog niet uitgereikt worden. Bij de prijsuitdeeling welke geschiedde in het Paleis San Georgio waren de commandanten van beide schepen met een officier van ieder schip tegenwoordig.

De ontvangst ons door de Hollandsche Kolonie bereid was schitterend. De consul-generaal noodigde de commandanten en verscheidene officieren herhaaldelijk aan diner en lunch, op 17 Februari boden de Consul-generaal en de vice-Consul en mevrouw BREMAN aan de état-major in het hotel Bristol een luisterrijk avondfeest aan, waarop ook de autoriteiten van Genua, het corps consulaire en talrijke aanzienlijke Genueesche families aanwezig waren. Talrijk waren ook de uitnoodigingen die de officieren van particuliere zijde ontvingen, zoowel van Hollandsche als Italiaansche families. De Country Club, een internationale club, bood een bal aan, de Union Club zond ons een introductie, terwijl de Kon. Jachtclub ons inviteerde voor de zeilwedstrijden, welke op Dinsdag 17 Februari werden gehouden en bij welke gelegenheid de beker van de Stoomvaartmaatschappij Nederland werd verzeild.

De commandant der Marine te Genua, kapitein ter zee L. TONTA bood aan de commandanten en eerste officieren een lunch aan in het buiten Genua gelegen restaurant Rigi. Deze hoofdofficier, die tevens chef van de hydrografie is, stelde den commandant Hr. Ms. *Heemskerck* en den eersten officier Hr. Ms. *Tromp* in de gelegenheid onder zijne leiding het hydrografisch instituut te bezichtigen.

Door de Hollandsche Kolonie was een voetbalwedstrijd georganiseerd tusschen twee elftallen der schepen. Daar deze wedstrijd door het slechte weer niet door kon gaan werden de elftallen met de invallers en een 25-tal onderofficieren uitgenoodigd voor een autotocht in de omstreken, bij welke gelegenheid zij tevens schitterend onthaald werden.

De ontvangen beleefdheden werden eenigermate beantwoord door een namiddagthee aan boord Hr. Ms. *Heemskerck* waarop ook vele autoriteiten verschenen, een diner aan boord Hr. Ms. *Tromp* waarop behalve de Consuls met dames ook nog eenige andere Hollanders met dames, de kapitein ter zee TONTA en eenige officieren van beide schepen genoodigd waren, en door een lunch door mij aan den Consul-generaal aangeboden. Bovendien waren in den longroom herhaaldelijk Hollanders gasten van de officieren.

3°. Het schip.

Geen bijzonders.

4°. Oefeningen.

In Genua werd door de gecombineerde landingsdivisiën een militaire marsch gemaakt door de stad. Overigens werden divisieoefeningen gehouden, in verband gemanoeuvreerd en vuurleidingoefening gehouden.

5°. Gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand aan boord Hr. Ms. *Tromp* is vrij gunstig. Er zijn nog altijd enkele influenzagevallen, alle van lichten aard. De gezondheidstoestand aan boord Hr. Ms. *Heemskerck* is gunstig.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Onder leiding van Ds. COUVEE maakten eenige schepelingen in Genua een tocht naar het Campo Santo. Genoemde predikant embarkeerde op den dag van vertrek van Genua aan boord Hr. Ms. *Tromp*.

Het gedrag der equipage was gunstig.

c. Barcelona—Helder.

1°. Nautisch gedeelte.

Na het sluiten van de rekeningen begon Hr. Ms. *Heemskerck* op de V.M. van 28 Februari op loodsmansaanwijzing te ontmeren en stoomde kort daarop gevolgd door Hr. Ms. *Tromp* de haven van Barcelona uit. Buiten gekomen werd koers gesteld op Kaap San Antonio met 70 slagen der machines. Op de E.W. begon het hard te waaien uit het Z.W. met windkracht 8, op de V.M. verminderde de kracht weer tot 3. Kaap San Antonio werd op de V.M. van 1 Maart gepasseerd. Op de A.M. van dien dag passeerden de Fransche kruiser *Jeanne d'Arc*. Op de P.V. werd aangezet tot 74 omwentelingen. Kaap de Gata werd op de V.M. van 2 Maart gepasseerd en vandaar koers gesteld naar Straat Gibraltar, welke op de V.M. van 3 Maart doorgeloopen werd. Zagen eenige groepen Britsche torpedobootjagers en onder de Marokkaansche kust een kleine Spaansche kruiser. Buiten de Straat was het fraai weer. Passeerden op de V.M. van 4 Maart Kaap St. Vincent. Toen den volgenden morgen bleek dat het kolenrestant van Hr. Ms. *Heemskerck* dit toeliet werd op de V.M. aangezet tot 80 omwentelingen en op de A.M. tot 84 omwentelingen. Het weer dat tot nu toe goed geweest was veranderde, het begon harder te waaien uit het O.N.O. en daar hierdoor het kolenverbruik aan boord Hr. Ms. *Heemskerck* onrustbarend toenam, werd op de A.M. van 6 Maart weer verminderd tot 75 omwentelingen. Op de D.W. van

dien dag was Kaap Finisterre gepasseerd. Op de E.W. van 6 Maart begon het weer af te buien en kon tot 80 omwentelingen aangezet worden, hetgeen op de D.W. van 7 Maart werd vermeerderd tot 84 en op de V.M. tot 87 omwentelingen, het maximum dat door Hr. Ms. *Tromp* gedaan mag worden. Met fraai weer en goed zicht werd de golf van Biskaye doorgestoomd en op de P.V. van 7 Maart de gronden aangelood en op de H.W. van 8 Maart het Ouessant verkend. Zetten van hier koers op Catherine Point, dat op de E.W. van 8 Maart in 't zicht kwam.

Van hier af werd langs de Engelsche kust de gebruikelijke route gevolgd met helder zicht en afnemende Noordwestelijke wind.

Dungeness werd op de V.M. van 9 Maart gepasseerd.

In de Noordzee woei een stevige bries uit het W.N.W. tot N.W. kracht 7—8 met veel zee en hagel en sneeuwbuien. Tusschen de buien door was het goed zicht. Na bekomen order werd op de E.W. van 9 Maart het verband met Hr. Ms. *Heemskerck* verbroken en alleen de reis voortgezet. Op 10 Maart H.W. ten 2 u. 30 m. werd *Maaslichtschip* gezien en even later het licht van IJmuiden. Sturen op lichtenzicht langs de kust en passeerden ten 8 uur de Uiterton van het Schulpengat.

Ankeren ten 9 uur ter reede.

Het restant steenkolen bedraagt 164700 K.G.

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

a. De haven van Barcelona is zeer ruim en flink gebouwd, het scheepvaartverkeer is erg druk, maar het kwam mij voor dat er voldoende ruimte was. Toch zijn nog uitbreidingsplannen aanhangig. Voor oefeningen in het roeien en zeilen met sloepen is ruim gelegenheid. Het nemen van een loods is verplicht en noodig voor het aanwijzen van ligplaats. Het binnenloopen van de haven zou ook zonder loods geen bezwaar opleveren.

b. Kolen zijn ruim verkrijgbaar. Het laden gaat niet vlug. Hr. Ms. *Tromp* had twee dagen noodig om 500 ton te laden, waarbij op het laatst nog door de bemanning moest geassisteerd worden. Hr. Ms. *Heemskerck* nam 613 ton in 2½ dag over. Gebrek aan werkvolk is hiervan de oorzaak. De kolen waren vrij duur, maar van goede kwaliteit.

c. Aangekocht werden:

Voor Hr. Ms. *Tromp:*

60 ton voedingwater à Ps. 5.— per ton.
44 „ drinkwater „ „ 5.— „ „
502 „ steenkolen „ „ 81.— „ „

Voor Hr. Ms. *Heemskerck:*

65 ton voedingwater à Ps. 5.— per ton.
40 „ drinkwater „ „ 5.— „ „
613 „ steenkolen „ „ 81.— „ „

d. Formaliteiten, ceremoniën en gewisselde beleefdheden.

Werden bij aankomst gecomplimenteerd door een officier van piket namens den commandant der Marine en door den commandant van de vliegschool.

Zenden officier van piket naar den Consul om kennis te geven van de aankomst, mededeeling aan andere autoriteiten was onnoodig, daar hiervoor de Consul reeds gezorgd had.

Bedanken voor het complimenteeren. Ontvangen bezoek van den havencommandant en van den Ned. Consul. Beide commandanten legden in gezelschap van den Consul bezoeken af bij den capitan general, den civielen gouverneur, den alcalde, den president der Provincie en den directeur der openbare werken en beantwoorden bezoeken van den Havencommandant en den Consul. Des namiddags werd bezoek ontvangen van den commandant van de vliegschool, welk bezoek dadelijk beantwoord werd aan boord van den kleinen kruiser *Rio de la Plata*, welke aan de vliegschool is toegevoegd en aan boord waarvan de commandant van de vliegschool resideert.

De bovengenoemde bezoeken werden behalve door den capitan-general welke een kolonel zond, alle in persoon den volgenden dag teruggebracht. Saluten behoefden niet gegeven te worden.

De Consul inviteerde eenige malen de commandanten op een autotocht, terwijl hij voor de commandanten en 22 officieren en adelborsten een tocht arrangerde naar Mont Serrat, waar tevens een dejeuner werd aangeboden.

De alcalde noodigde de commandanten en twee officieren met den Consul uit voor een dejeuner op Tibidado en stelde om daarheen te gaan auto's ter beschikking.

Deze beleefdheden werden beantwoord door het aanbieden van een diner aan boord Hr. Ms. *Heemskerck* op 27 Februari waarbij de Consul, de alcalde met zijn secretaris en de commandant van de vliegschool waren uitgenoodigd. De alcalde liet zich op het laatste oogenblik verontschuldigen en zond een plaatsvervanger.

3°. Het schip.

Geen bijzonderheden.

4°. Oefeningen.

In Barcelona werd geroeid en gezeild en divisieoefeningen gehouden. In zee werd hiermede voortgegaan en tevens verschillende batterijoefeningen gehouden.

5°. **Gezondheidstoestand.**

Aan boord Hr. Ms. *Tromp* zijn nog altijd eenige influenzagevallen, alle van lichten aard.

De gezondheidstoestand aan boord Hr. Ms. *Heemskerck* is gunstig.

6°. **Verschillende bijzonderheden.**

Het gedrag der equipage op beide schepen was goed.

Te Barcelona werd gelegenheid verkregen de vliegschool te doen bezoeken. De officieren werden aldaar zeer vriendelijk ontvangen.

TROMP en HEEMSKERCK.

Commandant: Kapitein ter zee C. ARONSTEIN.

Reis naar Madeira en de Azoren.

a. Willemsoord—Funchal.

1°. **Nautisch gedeelte.**

Op de D. W. van 17 April verhaalde Hr. Ms. *Tromp* van de Rijkswerf te Willemsoord naar de buitenhaven en stoomde naar de reede alwaar geankerd werd. Hr. Ms. *Heemskerck* verliet op de V.M. de haven en ankerde eveneens ter reede. Nadat beide schepen door den wnd. commandant der Marine waren geinspecteerd, werd op diens machtiging te 11 u. 15 m. het anker gelicht en in kielwaterlinie onder stoom gegaan. De uiterton werd ten 12 u. 55 m. gepasseerd.

De bemanning van Hr. Ms. *Tromp* bestond uit 289 koppen, waaronder 10 adelborsten en 60 matrozen 3e kl. N. O., die van Hr. Ms. *Heemskerck* uit 303 koppen, waaronder 10 adelborsten, 4 matrozen in opleiding voor kwartiermeester en 24 matrozen in opleiding tot seiner. Bovendien was aldaar geembarkeerd Ds. GEELKERKEN voor de geestelijke verzorging der bemanning van beide schepen.

Beide schepen waren voor 15 weken gevictualieerd, de kolenvoorraad van Hr. Ms. *Tromp* was 575 ton, die van Hr. Ms. *Heemskerck* 492 ton.

Stuurden naar de brulboei van IJmuiden, alwaar werd rondgestoomd voor het verifieeren der kompasfouten. Na afloop werd langs lichtschip Maas en Noord Hinder naar het Kanaal gekoerst. Hadden gedurende den nacht goed lichten-zicht en passeerden op den middag van 18 April Dungeness. Vervolgden de reis door het kanaal langs de Engelsche kust, passeeren op E. W. Catherine point en op de V.M. van 19 April Eddystone. Zetten koers naar Medeira, en passeeren op de E. W. van dien dag Ouessant op 12 mijl afstand. Krijgen op de V.M. van 21 April flauw zicht van de Spaansche kust en op de V.M. van 24 April van

het eiland Porto Santo der Madeira groep. In den nacht van 24 op 25 April werd op en neer gehouden tusschen de lichten van Lima en Tora en stoomen op de D. W. van 25 April naar de reede van Funchal waar ten 8 u. 15 m. door beide schepen geankerd werd op plaatsen aangegeven door een loodsbootje. Het saluut van 21 schoten aan het Portugeesche gouvernement werd onmiddellijk door het fort San Tiago beantwoord.

Gedurende de geheele reis is het weer goed geweest. In de golf van Biskaye woei een stevige Noordelijke wind met eene zee. Voor den wind wegstoomende hadden de schepen daarvan evenwel geen last.

2°. **De schepen.**

Geen bijzonders.

3°. **Oefeningen.**

Dank zij het gunstige weer en daardoor geringe aantal zeezieken, konden de oefeningen dadelijk met kracht worden begonnen. Ze bestonden uit: rollen repeteeren, divisie oefeningen, batterij exercitie, richtoefeningen en gymnastiek, terwijl voor oefening officieren en adelborsten, in verband werd gemanoeuvreerd.

4°. **Gezondheidstoestand.**

Aan boord Hr. Ms. *Tromp* werd op 22 April een licht geval van roodvonk geconstateerd, de zieke werd dadelijk afgezonderd in de hut onder de brug, het schip dagelijks zooveel mogelijk ontsmet, aan de geheele bemanning twee maal per dag op baksgewijs een gorgeldrank uitgereikt en alle lijders aan keelontsteking dadelijk geisoleerd. Een der op 22 April geisoleerden bleek den volgenden dag eveneens roodvonk in lichten graad te hebben, hij werd ook in de hut onder de brug afgezonderd.

Overigens is de gezondheidstoestand op beide schepen gunstig.

5°. **Verschillende bijzonderheden.**

Door de officieren van gezondheid werd een lezing gehouden over de gevaren aan den wal en door luitenants ter zee een lezing over Madeira.

b. Funchal—Fonta Delgada.

1°. **Nautisch gedeelte.**

Den 25en April des V.M. 10 u. 20 m. lichtte Hr. Ms. *Tromp* het anker en ging onder stoom. Daar met het oog op den Zaterdag en Zondag toch niet geoefend kon worden, ging ik op de P.V. ten anker ter reede van Porto Santo.

Maandag 27 April werd gezeild en geroeid en des namiddags onder stoom gegaan en geoefend in het manoeuvreeren met het schip door oppikken van boeien. Op de P.V. werd wederom ter reede geankerd. Den 28en April werd de reede ten 6 uur D.W. verlaten, naar Funchal gestoomd en ten 10 u. 30 m. V.M. in de nabijheid van Hr. Ms. *Heemskerck* geankerd.

In afwijking met het oorspronkelijk plan om 2 dagen van Funchal weg te gaan om schijf te schieten, bleef Hr. Ms. *Heemskerck* liggen, daar de voorbereidende richtoefeningen nog niet gereed waren. Alleen werd op den 30en April op de D.W. onder stoom gegaan om stoomproef I te houden, ten 12 uur was Hr. Ms. *Heemskerck* weder ter reede terug.

Den 4en Mei na het sluiten der rekeningen en nadat de mail aan boord was ontvangen, lichtten beide schepen het anker en werd de reede Funchal verlaten om de West stoomende langs het eiland Madeira en daarna koers sturende op Ponta Delgada.

Van deze reis werd door beide schepen gebruik gemaakt om stoomproef II te houden. Op de D.W. van 5 Mei werd de stoomproef beëindigd en met economische vaart de reis vervolgd.

Op de V.M. van 6 Mei kwam het eiland Santa Maria van de Azorengroep in het zicht en op de P.V. het eiland San Miguel. Den 7en Mei V.M. ten 9 uur werd de haven van Ponta Delgada op loodsmansaanwijzing binnengeloopen en ten anker gekomen, terwijl voor en achteruit gemeerd werd met trossen op den wal en achter een verankerde ketting binnenboord werd genomen.

Het saluut aan het Portugeesche Gouvernement werd onmiddellijk door het fort beantwoord.

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

a. De reede van Funchal geeft zeker niet in alle omstandigheden een veilige ligplaats. Bij eenigen zeewind staat er spoedig een lastige zee, die het werken met sloepen moeilijk maakt. De aanlegplaats voor sloepen aan de korte in zee uitgebouwde pier, is dan onbruikbaar en dan moet geland worden aan den steiger achter Loo Rock, waar het landen nagenoeg altijd onmogelijk zal zijn. Een Engelsche Maatschappij heeft een contract gesloten voor het maken van een door zeebrekers ingesloten haven. Men verwachtte dat de volgende maand met de werkzaamheden begonnen zoude worden en dat de havenbouw over 6 jaar voltooid zoude zijn.

Voor oefeningen met sloepen is bij gunstig weder de reede zeer geschikt.

Bij aankomst ligt een loodsbootje op de plaats waar het anker moet vallen. Men is echter geheel vrij daarvan af te wijken, (de

loodsdienst is in particuliere handen) en vaak zal het ook zaak zijn, die aanwijzing niet te volgen, omdat naar ik waarnam, de loodsen de schepen dikwijls veel te dicht bij elkander laten ankeren. Bij vertrek is loodsdienst geheel overbodig.

b. Kolen zijn ruim verkrijgbaar en worden vlug geladen. Hr. Ms. *Tromp* laadde 331 ton van 8 uur V.M. tot 2 uur N.M. Hr. Ms. *Heemskerck* 345 ton van 8 uur V.M. tot 3 uur N.M. Water is goed en ook ruim verkrijgbaar.

c. Aangekocht werden: Voor Hr. Ms. *Tromp:*

331 ton Welch Coal à 40/6 sh. per ton vrij aan dek.

181 ton water à 5 sh.

Voor Hr. Ms. *Heemskerck*:

345 ton steenkool.

Alle levensmiddelen ruim verkrijgbaar en van goede kwaliteit.

d. Bij aankomst verleende de havenarts, niettegenstaande de roodvonkgevallen, dadelijk practica. Daar ik echter, voor het incubatietijdvak achter den rug was, alle aanraking met opvarenden van Hr. Ms. *Heemskerck* wilde vermijden, besloot ik tóch met Hr. Ms. *Tromp* dadelijk weer te vertrekken en eerst den 28en April, indien althans geen nieuwe gevallen geconstateerd werden, weer te Funchal terug te komen. De Nederlandsche Consul, de heer H. ALVEE, kwam dadelijk aan boord, met hem werd afgesproken, dat de officieele bezoeken mede namens mij door den commandant Hr. Ms. *Heemskerck* zouden worden afgelegd. De Consul kreeg bij vertrek een saluut van 9 schoten. Even voor mijn vertrek kwam de havencommandant Capitain de corvette SILVA mij een bezoek brengen.

De volgende bezoeken werden door den commandant Hr. Ms. *Heemskerck* vergezeld van den Consul gebracht:

1e. bij den governador civil, capitan Joao de Menezes Ferreira.

2e. den militairen commandant Coronel CASTRO,

terwijl het aan mij gebrachte bezoek van den havencommandant en Consul mede door hem werd beantwoord.

De beide eerstgenoemde autoriteiten beantwoordden het bezoek, de gouverneur ontving een saluut van 13 schoten.

De Consul heeft zich in alle opzichten beijverd om het verblijf voor de schepen zoo aangenaam mogelijk te maken. Beide commandanten waren herhaaldelijk zijn gast op uitstapjes in den omtrek. Op den 28en April ontving hij te zijnen huize de commandanten met alle beschikbare officieren en adelborsten op een thé dansant, waarbij tevens de broer met diens echtgenoote mede recipieerden. Aldaar was gelegenheid kennis te maken met de uitgaande kringen van Funchal, zoowel Portugeezen als vreemdelingen. Tal van uitnoodigingen bij particuliere families waren

daarvan het gevolg. De gouverneur, hoewel pas 14 dagen in functie, noodigde de commandanten en alle officieren en adelborsten den 1en Mei op een thé dansant ten gouvernementspaleize.

Voor het Casino werd vrije toegang verleend aan de étatsmajor.

Deze beleefdheden werden beantwoord door den Consul eenige malen op de lunch en te dineeren aan boord te vragen. Bovendien werd op 2 Mei aan boord Hr. Ms. *Tromp* een lunch aangeboden aan den gouverneur, den Consul, diens broer en echtgenoote, terwijl op 3 Mei een zeer geslaagde middagpartij aan boord Hr. Ms. *Tromp* een groot aantal gasten, waaronder de gouverneur, aan boord vereenigde.

Den 30en April werd de verjaardag van H. K. H. Prinses Juliana op de voorgeschreven wijze gevierd, de militaire commandant, aan wien van deze feestviering was kennis gegeven, zond een officier om te complimenteeren, voor welke beleefdheid den volgenden dag door het zenden van een officier werd bedankt.

De predikant maakte beide Zondagen een wandeltocht met een aantal manschappen. Het zeemanshuis werd voor hen opengesteld, waar op 28 April een 50 tal onderofficieren en manschappen op de thee waren uitgenoodigd.

3°. De schepen.

Geen bijzonderheden.

4°. Oefeningen.

Te Funchal werd geroeid en gezeild en divisie- en richtoefeningen gehouden. In zee werd hiermede voortgegaan, terwijl eenige malen door de adelborsten geoefend werd in het oppikken van boeien en in verband werd gemanoeuvreerd.

5°. Gezondheidstoestand.

Aan boord Hr. Ms. *Tromp* kwamen geen nieuwe gevallen van roodvonk meer voor. De beide patiënten gingen goed vooruit doch bleven afgezonderd. Een schepeling van Hr. Ms. *Tromp* werd den 30en April per s.s. *Commewijne* der K. W. I. M. naar Nederland geëvacueerd. Overigens is de gezondheidstoestand op beide schepen gunstig.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Op de Zondagen in Funchal werd onder voorgaan van den ingescheepten predikant op Hr. Ms. *Heemskerck* kerk gehouden,

welke den 2en Zondag ook door de kerkgangers van Hr. Ms. *Tromp* werd bijgewoond. De Roomsch-Katholieke schepelingen werden in de gelegenheid gesteld de Mis aan den wal bij te wonen.

Ter handhaving van de orde aan den wal, werd 's avonds gepatrouilleerd; op den eersten avond, toen Hr. Ms. *Heemskerck* alleen te Funchal was, werden aan den wal eenige ongeregeldheden gepleegd. Daarna was het gedrag der équipage van beide schepen goed.

c. Ponta Delgada—Brest.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 13en Mei des v.m. 8 u. werd begonnen met op loodsmansaanwijzing te ontmeren en de haven uitgestoomd waarna langs de Zuidkust van San Miguel werd gestuurd en daarna koers werd gezet op Ouessant.

Op den 19en Mei op de D.W. werden de gronden aangelood en op de A.M. de vuurtorens van Ar Men en Ile de Sein in 't zicht geloopen. Voor oefening werd door het Raz de Sein gestuurd en gedurende den nacht op en neer gehouden tusschen Ouessant en Ile de Sein.

Op de D.W. van 20 Mei werd door Le Goulet naar de reede van Brest gestuurd; voor de Rade Alri de loods aan boord genomen en naar binnen gestuurd en met eigen ankerketting gemeerd op een boei.

Hét weder was nagenoeg gedurende de geheele reis zeer gunstig.

Het saluut aan het Fransche gouvernement werd onmiddellijk door het fort beantwoord.

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

a. De haven van Ponta Delgada biedt een veilige ligplaats. Men wordt zeer zwaar gemeerd. Hr. Ms. *Tromp* lag voor B.B.'s anker met 2 voortrossen op den wal, achteruit werd een zware ketting, in de haven verankerd, binnenboord genomen en bovendien nog twee achtertrossen op den wal uitgebracht. Hr. Ms. *Heemskerck* lag eveneens voor B.B.'s anker, met twee voortrossen op een boei en achter op twee in de haven verankerde kettingen.

Voor huur dezer kettingen moet een gering bedrag betaald worden.

Voor alle oefeningen is de haven zeer geschikt, ook kan er gezwommen worden.

Loodshulp is noodig voor het aanwijzen van de plaats, terwijl assistentie verleend wordt bij het binnenboord nemen der kettingen.

Als passagiersplaats beteekent Ponta Delgada niets. Er valt niets te beleven, er zijn geen behoorlijke café's waar de équipage kan gaan zitten en behalve nu en dan een middelmatige bioscoop is er 's avonds geen vertier. Het plaatsje lijkt dan wel uitgestorven. Alleen wandelingen in den omtrek zijn loonend.

b. Kolen zijn ruim verkrijgbaar, doch vrij duur en niet van de beste kwaliteit. Voor het laden is men zeer afhankelijk van het verkrijgen van werkvolk. Hr. Ms. *Heemskerck* laadde 303 ton van 7—3 uur, terwijl Hr. Ms. *Tromp* slechts 198 ton van 7—4 uur overnam, omdat dien dag tegelijkertijd een kolenschip gelost werd en niet genoeg werkkrachten ter beschikking gesteld konden worden. Water is goed en ruim verkrijgbaar.

c. Aangekocht werden voor Hr. Ms. *Tromp:*
198 ton steenkolen à £ 2—6—0 per ton vrij aan boord.
98 ton water à £ 0—6—0 per ton.
Voor Hr. Ms. *Heemskerck:*
304 ton steenkolen.
114 ton water.
Alle levensmiddelen zijn ruim verkrijgbaar en van zeer goede kwaliteit.

d. Bij aankomst verleende de havenarts, nadat hij zich van de doelmatigheid der afzondering van de roodvonkpatiënten overtuigd had, dadelijk practica.

De vice-Consul, de heer L. MOREIRA, kwam vergezeld van zijn vader, den heer A. MOREIRA, oud-Consul der Nederlanden, dadelijk aan boord. Daar in de haven liggende geen saluten mogen worden gegeven, werd dit achterwege gelaten. In de haven werd aangetroffen de Portugeesche kleine kruiser *Carvalho Araujo*, commandant capt. de fregate A. PEDREIRA CAÇADOR, welke ons per sein een welkom toeriep.

Een officier kwam om te complimenteeren, waarvoor door het zenden van een officier bedankt werd. De commandant van de haven, capt. de corvette José F. MONTEIRA, maakte zijn opwachting aan boord.

Vergezeld van den vice-Consul maakten beide commandanten de volgende bezoeken:

1e. bij den civielen gouverneur dr. JEREMIAS DA COSTA;

2e. bij den militairen commandant colonel PEDRO SERPA AFONSO, terwijl de bezoeken van den havencommandant en den vice-Consul werden beantwoord. Bij die bezoeken werd ver-

nomen dat de *Carvalho Araujo* op den dag voor onze aankomst had behooren te vertrekken, doch dat op telegrafisch verzoek van den gouverneur, door Zijne Excellentie den minister van marine te Lissabon, het vertrek, ter eere van de komst der Nederlandsche oorlogsschepen, eenige dagen was uitgesteld. Voor deze hoffelijkheid betuigde ik mijn dank.

De gouverneur en de militaire commandant brachten het bezoek in persoon terug, terwijl ook de commandant van de *Carvalho Araujo* mij een bezoek bracht, hetgeen werd beantwoord. De états-major wisselden eveneens bezoeken.

Door den vice-Consul werd niets nagelaten, om het verblijf in het overigens zoo weinig biedend plaatsje, aangenaam te doen zijn. Tweemaal werd door hem en zijn vader een autotocht georganiseerd voor de beide commandanten en telkens 6 officieren en adelborsten, eenmaal naar Furnas waar gedejeuneerd werd en eenmaal gedurende een namiddag naar Sete Ciudades. De gouverneur maakte deze tochten mede. Voor twee Clubs werd een introductie ontvangen, terwijl een Club, de „União Michaelense", aan commandanten, officieren en adelborsten een gardenparty aanbood.

De commandant van de *Carvalho Araujo* bood aan beide commandanten een dejeuner aan. Dit schip vertrok den 10en Mei. Per sein werd een goede reis gewenscht.

De ondervonden beleefdheden werden beantwoord door het geven van een dejeuner aan boord Hr. Ms. *Tromp* op 12 Mei, waartoe de gouverneur, de vice-Consul en diens vader, de havencommandant en de president van de club „União Michaelense" uitgenoodigd waren, terwijl behalve de commandanten, 3 officieren der schepen aanzaten. Op den namiddag van dien dag werd aan boord Hr. Ms. *Heemskerck* een druk bezochte thé dansant gegeven.

Driemaal werd door een elftal samengesteld uit officieren, adelborsten en bemanning der beide schepen een voetbalmatch gespeeld. De beide eersten werden respectievelijk met 6—4 en 6—0 gewonnen, de laatste met 1—1 gelijk gespeeld. Bij de eerste match waren alle autoriteiten aanwezig.

Op den Zondag werd door den predikant met een veertigtal manschappen een tocht gemaakt naar Sete Ciudades.

3°. De schepen.

Geen bijzonders.

4°. Oefeningen.

Te Ponta Delgada werd geroeid, gezeild en gezwommen, terwijl tevens divisie- en richtoefeningen gehouden werden. In zee werd

met deze laatste oefeningen doorgegaan, tevens vuurleiding-oefeningen gehouden, schietoefeningen met revolver en in verband gemanoeuvreerd.

Door de gecombineerde landingsdivisiën werd te Ponta Delgada een militaire marsch gemaakt.

5°. De gezondheidstoestand.

Deze is aan boord van beide schepen zeer gunstig.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Op den Zondag werd aan boord Hr. Ms. *Heemskerck* kerk gehouden, welke ook door de kerkgangers van Hr. Ms. *Tromp* werd bijgewoond.

De Roomsch-Katholieke schepelingen werden in de gelegenheid gesteld de kerk aan den wal te bezoeken.

Het gedrag der bemanning aan den wal was zeer goed.

d. Brest—Nieuwediep.

1°. Nautisch gedeelte.

Op den 25en Mei, nadat op de V.M. de rekeningen waren gesloten, werd des N.M. ten 1 uur ontmeerd en op loodsmansaanwijzing de haven uitgestoomd en koers gezet naar het vaarwater Le Goulet. In verband met het ongunstige weer en het zeer slechte zicht, werd de loods meegenomen tot midden in Le Goulet en deze bij Mengan bedankt. Sturen op zicht naar buiten, alwaar het hard woei uit het N.N.W. met stormvlagen. Het zicht was juist even voldoende om Ouessant op zicht te kunnen ronden, hetgeen op de P.V. geschiedde.

Stellen, in het Kanaal gekomen, koers op Portland. Gedurende de H.W. en D.W. moest wegens mist vaart verminderd worden. De wind was intusschen gaan liggen.

Zagen op de A.M. van 26 Mei twee Engelsche jagers en een onderzeeboot. Op dien dag bleef het heïig. Portland werd niet gezien, teneinde verkenning te verkrijgen werd recht op Catherine Point aangestuurd dat op de P.V. in het zicht kwam. Sturen dicht langs de verschillende lichten en passeerden op de H.W. van 27 Mei Dungeness. Zagen op het einde van die wacht een Fransche onderzeeboot. Sturen langs de lichtschepen *Varne East*, *Goodwin*, *Sandettie*, naar de *Noord Hinder*, welke om 12 u. 10 m. werd gepasseerd. Het weder was wederom slecht geworden, krachtige wind met veel regen, zoodat het zicht zeer matig was. Ten 2 u. A.M. werd Hr. Ms. *Java* verkend, welke na naamsein gewisseld te hebben met de groep meestoomde.

Langs het lichtschip *Maas* werd naar IJmuiden gestoomd en in de nabijheid daarvan proeven genomen met het varen met gedoofde lichten door Hr. Ms. *Java*.

Op de D.W. van 28 Mei werd het Schulpengat ingestoomd, het groepsverband verbroken en ten 6 uur 10 m. ter reede Nieuwediep geankerd.

Het kolenrestant van Hr. Ms. *Tromp* bedraagt 239, van Hr. Ms. *Heemskerck* 200 ton.

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

a. De zeilaanwijzingen voor het bereiken van de reede van Brest zijn zeer doeltreffend, zoodat zonder moeite het vaarwater zonder loods bevaren kan worden. Toch moet loodsgeld betaald worden. Het binnenkomen op de Rade Abri mag niet zonder loods geschieden. Men meert met eigen ankerketting, op zware boeien. De Rade Abri is zeer ruim. Aan de *Tromp* en *Heemskerck* werden ligplaatsen aangewezen dicht bij den ingang van het arsenaal, waar de sloepen door de welwillendheid van den préfet maritime mochten aanleggen en de passagiers aan den wal gezet mochten worden.

Voor oefeningen van iederen aard is de reede uitnemend geschikt; op mijn vraag aan den préfet maritieme, of het houden van oefeningen toegestaan was, kreeg ik ten antwoord dat ik kon doen wat ik wilde, zelfs werd mij aangeboden, indien ik dit wenschte, de gewapende landingsdivisie aan den wal te laten oefenen.

De toegangen tot Brest zijn zeer zwaar versterkt, op vele plaatsen werden forten en batterijen opgemerkt.

b. Kolen zijn ruim verkrijgbaar, niet duur en van goede kwaliteit. Het laden gaat echter, op de reede liggende, zeer langzaam, men is daarop niet voldoende ingericht. De équipage moest hierbij meewerken. Hr. Ms. *Heemskerck* laadde 250 ton van 7 u. tot 6 u. en Hr. Ms. *Tromp* 150 ton van 7 u. tot 4 u. Water is goed en ruim verkrijgbaar. Het werd ons door het gouvernement geleverd.

c. Aangekocht werden:

Voor Hr. Ms. *Tromp:*

Steenkolen. 152.47 ton à 139 frs. per ton, benevens 9 frs. per ton voor binnenboord hieuwen.

Benzine. 20 blik à 5 L. 11 frs. per blik, emballage frs. 40.

Voedingwater. 52 ton in tweemaal geladen. Prijs gaat per ton uren met een minimum van 60 ton uren per keer. Prijs 2.50 frs. per ton uur.

Zoo ook voor drinkwater. Hiervan geladen 60 ton.
Prijs totaal voedingwater 300 frs., drinkwater 450 frs.
Voor Hr. Ms. *Heemskerck:*
250 ton steenkool.
30 ton voedingwater.
72 ton drinkwater.
Alle levensmiddelen zijn ruim verkrijgbaar, niet duur en van goede kwaliteit.

d. Hoewel de officier van gezondheid de roodvonkpatiënten geheel hersteld had verklaard, waren zij om correct te blijven tegenover de autoriteiten te Brest in afzondering gehouden. De officier de santé (geen medicus) verleende, nadat de officier van gezondheid, zooals te Brest moet geschieden, hem op zijn bureau had opgezocht en alles had medegedeeld, dadelijk practica, terwijl nadat de havenarts later aan boord was gekomen en de patiënten had gezien, deze eveneens van oordeel was, dat zij uit hunne afzondering ontslagen konden worden, doch den raad gaf hen nog niet te laten passagieren. Hieraan werd uit den aard der zaak gevolg ggegeven.

Bij het binnenstoomen van de Rade Abri werd de vlag van den contre-amiral, commandant de la division de la Manche et Mer du Nord waaiende van het pantserschip *Voltaire* met 13 schoten gesalueerd, welk saluut onmiddellijk met een gelijk aantal schoten werd beantwoord. Bij het passeeren van de *Voltaire* speelde de muziek daar aan boord het volkslied.

Werden gecomplimenteerd namens bovengenoemden schout-bijnacht en namens den vice-amiral préfet maritime, waarvoor door het zenden van een officer werd bedankt.

Ter reede waren aanwezig de pantserschepen *Voltaire* en *Condorcet*, het oude linieschip *Armorique*, dienende als opleidingsschip voor jeugdige schepelingen, eenige aviso's en een groot aantal torpedobooten en onderzeebooten.

De Nederlandsche Consul, de heer R. ARNAULT DE LA MENARDIÈRE, kwam spoedig na aankomst aan boord zijn opwachting maken en ontving bij vertrek het hem toekomend saluut.

Door hem vergezeld, werden door den commandant Hr. Ms. *Heemskerck* en mij bezoeken afgelegd bij de volgende autoriteiten:

Vice-amiral GROUT, préfet maritime, commandant en chef.
Contre-amiral CAZENAVE, major général arsenal.
Général de brigade Petitdemange, commandant des troupes coloniales.
Capitaine de vaisseau, commandant 1e mouvement du port.
Dr. PAUL VACQUIER, sous-préfet.
M. NARDON, maire van Brest.

De ontvangst bij deze autoriteiten was bijzonder hartelijk. Alle mogelijke hulp werd toegezegd, ook sleepbooten indien eventueel bij ruw weer onze sloepen geen passagiers zouden kunnen vervoeren. Alle deze autoriteiten, uitgezonderd de generaal die afwezig was, brachten in persoon het bezoek terug en ontvingen bij vertrek van boord, voor zoover zij daarop recht hadden, saluut.

In den namiddag werden door beide commandanten bezoeken afgelegd bij:

Contre-amiral DOCTEUR en copt. de vaisseau FERLICOT, aan boord *Voltaire*.

Capt. de vaisseau CHAIGNEAU, aan boord *Condorcet*.

Capt. de vaisseau BRAUMANN, aan boord *Armorique*.

Capt. de vaisseau O'NEILL, commandant instituut voor de marine.

Capt. de vaisseau DEVILLE, commandant flottielje torpedobooten en *O. Z.* booten.

Ook deze bezoeken werden in persoon teruggebracht, waarbij aan den schout-bij-nacht DOCTEUR het hem toekomend saluut werd gegeven.

Bovendien werd officieel bezoek ontvangen van den Britschen Consul in ambtsgewaad, welke bij vertrek van boord met 9 schoten werd gesalueerd. Dit bezoek werd eveneens beantwoord.

In onderling overleg werden alleen états majors bezoeken gewisseld met de *Voltaire*.

De ontvangst te Brest heeft zich door buitengewone hartelijkheid onderscheiden. De Consul bood den dag na aankomst aan de commandanten en 20 officieren en adelborsten een thé dansant te zijnen huize aan, waarbij gelegenheid bestond met verschillende autoriteiten en families nader kennis te maken. De préfet maritime stelde den eersten avond zijn loge ter beschikking van de commandanten en officieren, waar zijn adjudant de honneurs waarnam, bovendien woonden de beide commandanten nog twee avonden in gezelschap van hem en zijn familie in zijn loge operavoorstellingen bij. Op den 22 Mei stelde hij zijn auto ter beschikking van beide commandanten om iets van den omtrek van Brest te zien, waarbij de sous-chef van zijn staf ons geleidde. Den 23en Mei waren alle officieren en adelborsten uitgenoodigd op een thé dansant, door hem in zijne schitterend ingerichte ambtswoning aan ons aangeboden. De schout-bij-nacht DOCTEUR bood aan beide commandanten een dejeuner aan. Bovendien werden ook nog particuliere uitnoodigingen ontvangen o.a. van de gravin DE RODELLEC DU PORZIC op haar prachtig kasteel Kerstears. De officieren van de *Ecole Navale* noodigden twee hunner Hollandsche collega's op de lunch.

Deze beleefdheden werden beantwoord door het geven van een afternoon tea aan boord Hr. Ms. *Tromp* op 24 Mei, welke ondanks het ongunstige weer door nagenoeg alle militaire en burgerautoriteiten van Brest en naar schatting ongeveer 250 gasten werd bezocht. De chef van het arsenaal had de beleefdheid gehad een z.g. canonnière ter beschikking te stellen, waardoor onze gasten droog aan boord en weder aan den wal konden komen. Denzelfden avond had ik het genoegen aan mijn tafel te zien, den préfet maritime met vrouw en dochter, den schout-bij-nacht DOCTEUR met echtgenoote, den Consul met zijn dochter en de gravin DE RODELLEC. Beide feestelijkheden slaagden uitstekend.

Op den 23en Mei was in Penmarch, liggende in het arrondissement waarover de préfet maritime het bevel voert, een groote ramp gebeurd. Twee visschersvaartuigen vergingen en de beide reddingbooten, uitgezonden om de drenkelingen te redden, sloegen om. Bij deze ramp verloren 27 mannen het leven. Ik betuigde zoowel mondeling als schriftelijk aan den préfet mijne deelneming en mocht hem een bedrag overhandigen namens commandanten en officieren voor de nagelaten betrekkingen. Schriftelijk en mondeling werd hiervoor bedankt.

Den 25en Mei des V.M vertrok de *Voltaire* en wenschte ons per sein een goede reis. Hoewel mij bekend was dat dien morgen admiraal GROUT afwezig was, maakte ik bij den chef van diens staf een afscheidsbezoek op de préfecture. Een uur na zijn vertrek mocht ik een hartelijk radiotelegram ontvangen van den préfet, om ons een goede reis te wenschen. Langs denzelfden weg werd daarvoor bedankt.

Bij parade en zonsondergang werd iederen dag aan boord van de *Voltaire* ons volkslied gespeeld. Ik heb den schout-bij-nacht voor deze hoffelijkheid mondeling mijn dank betuigd.

Op Hemelvaartsdag werd door den predikant met eenige schepelingen een tocht gemaakt. Ook voor den Zondag bestond hiertoe het plan, doch door het slechte weer kon dit niet doorgaan.

3°. De schepen.

Geen bijzonders.

4°. Oefeningen.

Gedurende den ligtijd te Brest was door de Zondagen en kolenladen weinig gelegenheid tot oefenen. Er werd alleen gezeild. Op de thuisreis werden batterijexercitiën en divisieoefeningen gehouden en schijfgeschoten met revolver.

5°. De gezondheidstoestand.

Deze is aan boord van beide schepen zeer gunstig. De roodvonkpatiënten zijn geheel hersteld en het schip ontsmet.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Op de feestdagen werd aan boord Hr. Ms. *Heemskerck* kerk gehouden, welke ook door de kerkgangers van Hr. Ms. *Tromp* werd bijgewoond. De R.-K. schepelingen werden in de gelegenheid gesteld de kerk aan den wal te bezoeken.

Het gedrag der équipage was goed. Brest viel als plaats om te passagieren, bijzonder in den smaak van de bemanning.

Te Brest was zomertijd, de zon ging ongeveer ten 9 uur onder, de Fransche oorlogsschepen haalden evenwel iederen avond precies ten 8 uur de vlag neer.

Hr. Ms. Heemskerck, Tromp, onderzeebooten K XI en O8 en torpedobooten Z 3 en Z 4.

Commandant: Schout-bij-Nacht K. F. Sluijs.

Reis naar de Oost-Zee.

a. Nieuwediep—Kopenhagen.

1°. Nautisch gedeelte.

De divisie werd den 3en Juni 1925 te Willemsoord geformeerd uit de pantserschepen Hr. Ms. *Heemskerck* en *Tromp*, de onderzeebooten *K XI* en *O8* en de torpedobooten *Z 3* en *Z 4*.

Den 10en Juni ten 10 u. 30 m. V.M. werd de haven van Nieuwediep verlaten, en hielden onderzeebooten en torpedobooten lanceeroefeningen op de pantserschepen. Na afloop dezer oefeningen keerden onderzeebooten en torpedobooten naar Nieuwediep terug ter aanvulling hunner voorraden en definitief vertrek vandaar op 12 Juni.

De pantserschepen kwamen in den avond van 11 Juni ten anker nabij Uiterton Storte-Melk, voor het houden van seinoefeningen met de K.W.posten. 12 Juni vervolgden de pantserschepen de reisroute langs de lichtschepen en Helgoland naar Horn-Rif, alwaar 13 Juni de groepen onderzeebooten en torpedobooten in de marschformatie werden opgenomen.

In den nacht van 13 op 14 Juni werd de weersgesteldheid ongunstig, de wind woei met een kracht 8 uit het N.W. en uit die richting liep korte lastige zee, vooral de torpedobooten slingerden en stampten zwaar en namen veel water over.

Door de pantserschepen olie te doen storten en de torpedobooten in de lij mede te doen stoomen, werd getracht de booten voor zeeschade te behoeden.

Na het passeeren van Skagen op 14 Juni ten 2 u. N.M. werd de divisie in de bocht van Aalbek ten anker gebracht, ten einde de bemanningen der kleine vaartuigen wat rust te gunnen.

Den 15en Juni ten 5 u. P.V. werd de reis voortgezet, nadat Hr. Ms. *Z3* de kolenvoorraad van Hr. Ms. *Tromp* had aangevuld.

De Sont werd ten 7 u. 55 m. D.W. van 16 Juni binnengevaren en de Deensche vlag van het kasteel Krönborg gesalueerd met 21 schoten, welk saluut dadelijk beantwoord werd. Kopenhagen werd ten 10 u. V.M. bereikt alwaar buiten de haven het Deensche gouvernement wederom gesalueerd werd met 21 schoten, welk saluut door de batterij Sixtus beantwoord werd.

Even buiten Kopenhagen werd het saluut aan den commandovlag, door den Deenschen kruiser *Geijser*, met een gelijk saluut beantwoord.

De divisie werd voorts begroet door een verkeersvliegtuig van de K.L.M., dat hoog boven de schepen cirkelde en op het vlaggeschip een krans liet vallen met de nationale kleuren.

Oefeningen.

Op 10 Juni hadden dagaanvallen onderzeebooten en nachtaanvallen torpedobooten plaats.

Op 13 Juni werd nabij Horn-Rif een gezamenlijke oefening gehouden, uitgaande van een tactische veronderstelling.

Den 13en Juni werden op *Heemskerck* en *Tromp* richtoefeningen gehouden. Sein- en manoeuvreeroefeningen vonden geregeld plaats.

Gezondheidstoestand.

Zeer gunstig. Door een ongeval kwam aan boord van Hr. Ms. *Heemskerck* de matroos der 2e klasse A. H. Dupker om het leven.

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

Kopenhagen. Waar Kopenhagen veelvuldig door schepen der Kon. Marine bezocht werd, wordt ter zake van bijzonderheden de haven betreffend naar vorige rapporten verwezen.

De divisie lag gemeerd langs langelinie met B.B. aan den wal in volgorde *Tromp*, *Heemskerck*, *O 8*, *K XI* en de beide *Z* booten. Aangezien er bijna geen verval en de kade laag is, gaf zulks ditmaal voor de groote schepen geen moeilijkheden; sloepen enz., konden uitgedraaid blijven.

De gedane aankoopen gaven geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen. Aangekocht werd door:

	Steenkolen ton	Stookolie ton	Voedingwater ton
Heemskerck	201.5	—	33
Tromp	204	—	52
Z 3	64	15.9	11
Z 4	63	9.7	11

Bezoeken werden gewisseld met den Nederlandschen gezant en den consul-generaal te Kopenhagen, den vice-admiraal, commandant der Deensche vloot;

den plaatsverv. bevelvoerend generaal, de ministers van Defensie en Buitenlandsche Zaken;

den kapitein ter zee havencommandant, benevens met den commandant eener Italiaansche divisie en den commandant der aanwezige Deensche oorlogsschepen.

De divisie-commandant maakte, daartoe uitgenoodigd, zijn opwachting bij den Deenschen kroonprins, welk bezoek dadelijk daarna beantwoord werd, bij welke gelegenheid de kroonprins het vlaggeschip en de onderzeeboot K XI bezichtigde en de lunch aan boord Heemskerck gebruikte.

Verschillende festiviteiten hadden ter eere van het bezoek plaats o.m. een groot bal aangeboden aan de officieren der divisie door de Deensche Marine, een bal aangeboden door Hr. Ms. gezant aan officieren en adelborsten. Voorts bood de gezant commandanten een diner en de minister van Buitenlandsche Zaken bood aan commandanten een lunch aan.

Voor de bemanning was een bioscoop-voorstelling georganiseerd, waarbij een film over Denemarken gegeven werd. Voorts werd hun vrije toegang verleend in Tivoli en den Dierentuin en tegen verminderden prijs in het circus Schumann.

Als contra-beleefdheid werd aan boord Heemskerck een druk bezochte at home gegeven.

3°. Oefeningen.

Oefeningen met sloepen hadden geregeld plaats.

4°. Gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was zeer gunstig.

5°. Bijzonderheden.

De houding der bemanning aan den wal was zeer goed.

b. Kopenhagen—Memel.

1°. Nautisch gedeelte.

Kopenhagen werd den 22en Juni ten 4 u. A.M. verlaten. Ter reede werd de kiellinie geformeerd en door het Kongen-Drogden vaarwater naar buiten gestoomd.

Nadat in marschformatie was overgegaan werd gekoerst langs Zuidkust Zweden, beNoorden langs Bornholm en vandaar koers gezet op Memel.

Voor Memel werd de loods overgenomen en Memel den 24en Juni ten V.M. ± 8 u. bereikt.

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

Memel. Memel (Klaipeda) ligt aan het uiteinde van het Kurische haff. In den ingang van het haff bevindt zich een baai, met veranderlijke diepte, welke neiging vertoont ondieper te worden. Op die baar kan bij doorstaanden Westelijken wind een zware grondzee loopen, die het binnenkomen belet. Overigens biedt het aandoen van Memel geen moeilijkheden. Men ligt binnen zeer beschut en veilig, hetzij men op stroom, dan wel langs de kade ligt.

Voor kleinere vaartuigen biedt de winterhaven een geschikte ligplaats. Aan de kade in het haff liggend kunnen van schepen type *Heemskerck* de sloepen uitgedraaid blijven. Verval is er bijna niet. Stroom niet veel.

Memel is de eenige havenplaats van Littauen, en als zoodanig voor dezen staat een zeer welkome aanwinst.

Verder is het de natuurlijke uitvoerhaven voor een groot gedeelte van Polen (hout). Door de politieke spanning tusschen Polen en Littauen ligt momenteel deze houtuitvoer vrijwel stil.

Men vindt in Memel eenige nijverheid vooral op het gebied van houtbewerking.

Stookolie en steenkool bleken verkrijgbaar, echter geen Cardiffkolen. Het haff biedt een goede gelegenheid voor oefeningen met sloepen.

Aangekocht werden:

	Kolen ton	Stookolie ton	Voedingwater ton	Drinkwater ton
Heemskerck	—	—	27 geh. kosteloos	60
Tromp	—	—	19	30
Z 3	27	12.5	9	2
Z 4	36	9.5	6	4

Bij het binnenloopen werd het Littausche gouvernement gesalueerd met 21 schoten, welk saluut door een aan den wal opgestelde batterij veldartillerie beantwoord werd. Hierna gaf deze batterij nog een saluut van 11 schoten, hetwelk gehouden werd voor een saluut aan de op Hr. Ms. *Heemskerck* waaiende commandovlag en derhalve met 13 schoten werd beantwoord.

Bij het meren van Hr. Ms. *Heemskerck* was een eerewacht van 80 man aan den wal opgesteld met een muziekkorps. Ook bevonden zich aldaar ter verwelkoming meerdere officieele personen als: de commandant der 3e divisie van het Littausche leger als vertegenwoordiger der centrale regeering;

de gouverneur van het Memel-gebied;

de voorzitter der havendirectie e.a.

Het van deze autoriteiten ontvangen bezoek werd door den divisie-commandant met alle commandanten, dienzelfden morgen beantwoord, waartoe alle Littausche autoriteiten zich ten gouvernementshuize hadden vereenigd. Eveneens werd van den Ned. Consul bezoek ontvangen en dit beantwoord.

De geheele ontvangst droeg naast een officieel, ook een hartelijk karakter, waartoe waarschijnlijk de omstandigheid dat de Ned. divisie de eerste oorlogsschepen waren, die de Littausche vlag gesalueerd hadden, het hare bijdroeg. Verschillende feestelijkheden vonden plaats zoowel voor officieren als voor de bemanning. Onder deze feestelijkheden zij meer in het bijzonder vermeld een lunch aangeboden door den Ned. Consul aan commandanten en Littausche autoriteiten, gevolgd door een thé dansant aangeboden aan alle officieren, en een avondreceptie, ten gouvernementshuize door den gouvereur aangeboden aan commandanten, officieren en adelborsten, en een lunch aangeboden door den commandant van de 3de Legerdivisie namens de centrale Littausche regeering aan commandanten, officieren en adelborsten.

Voor de bemanning was een groot sportfeest georganiseerd, gevolgd door een avondfeest.

De verschillende beleefdheden werden gereciproceerd door een at home aan boord *Heemskerck*.

Bij aankomst ter reede van een Britsch eskader bestaande uit de kleine kruiser *Carysfort* en 4 jagers werden hiermede de voorgeschreven bezoeken gewisseld.

3°. Oefeningen.

Oefeningen in roeien en omgaan met sloepen, vonden geregeld plaats.

4°. Gezondheidstoestand.

Gezondheidstoestand was gunstig.

c. Memel—Riga.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 26sten Juni ten 2 u. a.m. werd Memel verlaten door de pantserschepen; de torpedobooten en Hr. Ms. *K XI* werden naar een rendez-vous op 57° N. en 20° O. gezonden, terwijl Hr. Ms. *O 8* bij de pantserschepen bleef.

Nadat tot 5 u. de kust uitgestoomd was, werd koers N. bepaald en deze koers doorgelegd. Op 27 Juni werd door de groep torpedobooten en *K XI* een verkenningsoefening gehouden, waarbij de pantserschepen op 9 u. v.m. verkend werden.

Na afloop dezer oefening werd de baai van Riga opgezocht en den 27sten Juni ten 7 u. P.V. ter Oostkust Osel geankerd, alwaar verbleven werd tot 30 Juni 11 u. E.W. gedurende welken tijd verschillende oefeningen gehouden werden.

De Dünamond werd den 1en Juli ten 10 u. V.M. bereikt en geankerd tot, na het vertrek van het Britsche eskader uit Riga, de divisie aldaar verwacht kon worden. Riga werd ten 2 u. a.m. van 1 Juli bereikt.

Ter reede Riga werd afgewacht het naar buiten stoomen van het Britsche eskader.

Ten 11 u. V.M. kwam naar buiten de lichte kruiser *Calliope*, welke de aan boord Hr. Ms. *Heemskerck* waaiende commandovlag salueerde met 13 schoten, welk saluut onmiddellijk door Hr. Ms. *Heemskerck* geretourneerd werd. Ten 11 u. 30 m. komt ter reede het Britsche oorlogsschip *Curacau*, voerende de vlag van den schout-bij-nacht KELLY. Salueeren dezelve met 13 schoten, welk saluut dadelijk beantwoord wordt. Vervolgens salueert het Letlandsche oorlogsschip *Virsaitis*, inmiddels ter reede gekomen, de commandovlag van Hr. Ms. *Heemskerck* met 13 schoten. Beantwoorden saluut.

Bij het binnenstoomen in de Dwina, voorgestoomd door de *Virsaitis*, salueeren het Letlandsche gouvernement met 21 schoten, welk saluut dadelijk beantwoord wordt. Ontvangen van deze batterij nog een saluut van 13 schoten. Beantwoorden hetzelve.

Oefeningen.

Op 27 Juni had een verkenningsoefening plaats, 29 Juni werd besteed aan lanceeroefeningen van torpedobooten en onderzeebooten. 30 Juni werd een roeioefening der groote schepen gehouden gevolgd door een vuurleidingoefening der pantserschepen.

Gezondheidstoestand.

Zeer gunstig.

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

Riga. De haven van Riga is ongeveer 100 dagen van het jaar door ijs geblokkeerd, biedt overigens een zeer veilige doch niet ruime ligplaats voor schepen van een diepgang van niet meer dan 21 voet.

Omtrent de diepte op de baar en in de rivier te verwachten, geven de zeilaanwijzingen voldoende uitsluitsel.

Als noodhaven zal Riga minder in aanmerking komen door haar ver landwaartsche ligging.

Hr. Ms. *Heemskerck* en *Tromp* meerden aan de kade, voor de stad een paar honderd meter beneden de bruggen. De kade is laag, zoodat uitgedraaide sloepen geheschen kunnen blijven. Stroom is er weinig, het water practisch zoet.

In het midden der rivier bevindt zich een ondiepte zoodat een eenigszins lang schip voor het zwaaien op de rivier van sleepboothulp gebruik moet maken.

Steenkolen waren verkrijgbaar, echter geen Cardiff-kolen.

Stookolie was verkrijgbaar, maar hiervoor moest naar Mühlgraben verstoomd worden, waar een en ander op zeer primitieve wijze uit vaten geladen werd.

Het water was van goede qualiteit, echter waren de middelen om het aan boord te brengen niet toereikend.

Ververschingen waren verkrijgbaar, vleesch goed en goedkoop, aardappelen van voldoende qualiteit, groenten duur en slechts in geringe hoeveelheden te krijgen.

Aangekocht werd aan kolen, stookolie en voedingwater:

	kolen	stookolie	voedingwater
	ton	ton	ton
Heemskerck	244	—	30
Tromp	—	—	35
Z 3	50	1.9	12
Z 4	45	1,1	11

Bij aankomst werd bezoek ontvangen van den Ned. Consul en vice-Consul, alsmede van den commandant der Letlandsche Marine graaf KEIJSRLING. Dienzelfden dag werden door den divisie-commandant, vergezeld van de commandanten van Hr. Ms. *Tromp* en *Heemskerck*, den toegevoegden luitenant ter zee en den Ned. Consul bezoeken gebracht aan den president der Letlandsche republiek JAHNIS TSCHAKSTE, den minister-president HUGO CELMINS, den minister van defensie colonel BAUGERSKI, en den minister van buitenlandsche zaken GERMAIN ALBAT.

De minister van defensie beantwoordde dit bezoek in persoon en bezichtigde daarbij de onderzeeboot *K XI* en gebruikte de lunch aan boord Hr. Ms. *Heemskerck*.

Door den president der republiek werd aan den divisie-commandant en alle commandanten een diner aangeboden, de minister van Oorlog deed hetzelfde en inviteerde daarenboven nog een 15-tal officieren.

Aan de bemanning werd een avondfeest aangeboden door het garnizoen en de marine.

De commandant der Letlandsche marine bood een lunch aan aan boord der *Virsaitis* aan commandanten, terwijl door de Hollandsche kolonie een avondfeest georganiseerd werd.

Voor de bemanning had voorts nog een bioscoop-voorstelling plaats.

Deze beleefdheden werden gereciproceerd door een lunch aan boord *Heemskerck* aan enkele Letlandsche autoriteiten en een at home aan boord Hr. Ms. *Tromp*, welke zeer druk bezocht was, zoowel door officieele personen, als door de geheele Hollandsche kolonie.

Verschillende voetbalwedstrijden werden door een gecombineerd elftal van de divisie gespeeld, twee in Riga, een in Mitau.

3°. Gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was te Riga zeer gunstig.

d. Riga—Reval.

1°. Nautisch gedeelte.

Riga werd Zondag den 5en Juli ten 7 u. V.M. verlaten. Naar buiten stoomend werd in de Dwina ontmoet een Deensch eskader, bestaande uit het pantserschip: *Niels Juel*, voerende de vlag van den schout-bij-nacht *Andrup*, de kruisers *Heimdall* en *Geijser*, en de mijnenlegger *Lossen*, de torpedobooten *E 1*, *E 2* en *E 3* en de onderzeebooten *Rota*, *Bellona* en *Flora*.

De commandovlag op *Niels Juel* werd door *Heemskerck* gesalueerd met 13 schoten, welk saluut dadelijk beantwoord werd.

Het Estlandsch oorlogsschip *Visaitis* deed de Nederlandsche divisie uitgeleide.

Uit de Dwina stoomend werd geankerd voor Majoren-hof.

Maandag werden lanceeroefeningen gehouden in de golf van Riga en daarna werd 's avonds deze golf verlaten.

Dinsdag werd om de Noord gestoomd naar lichtschip van Nekmansgrund en daar geankerd tot Woensdagochtend.

Woensdag had een tactische oefening in de Finsche golf plaats.

Donderdag ten 8 u. V.M. werd ter reede Reval geankerd.

Behalve eenige mistvlagen in den nacht van 6 op 7 Juli werd gunstig weder ondervonden.

Oefeningen. Maandag 6 Juli werd besteed aan lanceeroefeningen onderzeebooten.

Dinsdag 7 Juli had een verkenningsoefening plaats door de torpedobooten samen met Hr. Ms. *K XI.*

Woensdag 8 Juli werd besteed aan een tactische oefening in de Finsche golf.

Voorts hadden aan boord der schepen en booten de gewone oefeningen plaats.

Gezondheidstoestand. Zeer gunstig.

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

Reval. De haven van Reval is practisch ijsvrij, d.w.z. dat het slechts een enkele maal per jaar voorkomt, dat de vaargeul niet door ijsbrekers opengehouden kan worden. De zeilaanwijzingen geven omtrent het aandoen van de haven zeer voldoende aanwijzing. De reede is ruim en biedt een goede ankerplaats.

De haven zelf is klein, de entrée is bochtig en nauw, maar door het ontbreken van stroom niet bezwaarlijk binnen te loopen.

De schepen lagen te Reval aan de kade gemeerd, welke zoo laag is, dat schepen type *Heemskerck* hunne sloepen uitgedraaid kunnen houden en mede door het niet voorkomen van verval geen last hebben van hunne uitstekende deelen als: zwaluwnesten en potten van davits enz.

Aan een Russisch plan de haven van Reval tot een groote oorlogshaven uit te bouwen is nog slechts een begin van uitvoering gegeven, het werk is onvoltooid blijven liggen en onder de huidige politieke omstandigheden bestaat op de voltooiïng weinig kans.

Te Reval bevindt zich een grootsch opgezette werf: de „Baltic Works", welke eveneens uit den Russischen tijd dagteekent, sinds dien echter in verval is en wat outillage betreft, onvoldoende is uitgerust voor groote herstellingen aan oorlogsschepen. Ontworpen droogdokken voor Dreadnoughts bleven onvoltooid.

Men vindt er een groote vliegtuighal voor watervliegtuigen bestaande uit drie achter elkander gelegen koepels, die inwendig een vrije ruimte geven van 50 bij 150 M.

Steenkool (Oostkustkolen) en olie zijn te verkrijgen. Ook is te verkrijgen een zeer goedkoope soort stookolie, die in het land zelf wordt gewonnen.

Voor het houden van oefeningen is de haven vrij gunstig gelegen (zeilen en omgaan met sloepen).

Aangekocht werd:

	Steenkolen.	Stookolie	Voedingwater
	ton	ton	ton
Heemskerck	—	—	40
Tromp	200	—	47
Z 3	60	6,9	12
Z 4	62	13.—	11

Bij aankomst ter reede Reval kwam een Estlandsch motorvaartuig de divisie tegemoet om dezelve naar de ankerplaats voor te stoomen.

Ter reede geankerd werd eerst het Estlandsche gouvernement gesalueerd met 21 schoten, welk saluut door het oorlogsvaartuig *Lembit* beantwoord werd. Dit schip salueerde vervolgens de aan boord *Heemskerck* waaiende commandovlag met 13 schoten, welk saluut door *Heemskerck* beantwoord werd.

Na de saluten kwam een Estlandsch zeeofficier aan boord *Heemskerck*, om de groote schepen de ligplaats in de haven aan te wijzen. Loodsen werden niet gebruikt.

Ter reede werd eveneens bezoek ontvangen van den Hollandschen consul, die bij vertrek met 9 schoteen gesalueerd werd.

Na het meren werden door den divisie-commandant, vergezeld van den vlaggekapitein en de toegevoegde luitenant ter zee samen met den Ned. consul bezoeken gebracht bij den Staatspresident, den minister van Buitenlandsche Zaken, tevens tijdelijk minister van Defensie en den commandant der Estlandsche Marine, welke bezoeken in den namiddag beantwoord werden.

Voorts werd bezoek ontvangen van den commandant van den Estlandschen torpedojager *Lennuk*, welk bezoek den volgenden dag beantwoord werd.

De gewisselde beleefdheden droegen ook hier een zeer hartelijk karakter, hetgeen voor een groot deel ook toe te schrijven is aan de groote populariteit, die onze consul ter plaatse geniet.

Op den dag van aankomst had een bal plaats ten huize van den Ned. consul, den 11en Juli werd door den Estlandschen minister van Defensie een bal aangeboden in het officiers-casino, den 14en Juli had een receptie plaats bij den Franschen gezant ter eere van den Franschen nationalen feestdag, buitendien werden er van particuliere zijde mij meerdere buitenpartijen aangeboden.

De ondervonden beleefdheden werden gereciproceerd door een at home aan boord Hr. Ms. *Heemskerck* en een lunch aan boord Hr. Ms. *Tromp*.

De Staatspresident J. JAAKSON deed mij de eer aan in mijn kajuit het noenmaal te komen gebruiken, mede zaten aan de minister van Buitenlandsche Zaken PUSTA en echtgenoote, de

commandant van het leger, generaal LILL, de commandant der marine, kapitein ter zee SALTZA, de chef van het kabinet van den minister van Buitenlandsche Zaken, MARKUS, de Nederlandsche consul en mevrouw VAN DEN BOSCH en eenige officieren van de divisie.

De president gaf te kennen dat hij gaarne een onderzeeboot wilde bezichtigen, welke wensch door mij werd ingewilligd.

Hr. M. *K XI* is met mijn toestemming ook nog door eenige andere Estlandsche autoriteiten bezichtigd.

Voor de bemanning was den 11en Juli door den consul een avondfeest gearrangeerd, waarvoor 100 Nederlandsche onderofficieren en manschappen waren genoodigd en een zeer groot aantal van de Estische vloot en armee.

De laatsten zorgden ieder voor 2 dames. Er was een goed voorzien buffet en er werd gedanst.

Bovendien werden een drietal voetbalmatches tegen maritieme en militaire clubs gespeeld, waarvan er één gewonnen en twee verloren werden.

3°. Oefeningen.

De gewone oefeningen binnen boord werden geregeld gehouden.

4°. Gezondheidstoestand.

Gezondheidstoestand was zeer gunstig.

c. Reval—Helsingfors.

1°. Nautisch gedeelte.

Reval werd den 14en Juli ten 8 u. E.W. verlaten, ter reede werd de marschformatie ingenomen en met 6' vaart om de Oost gestoomd.

Den 15en Juli werd aan lanceeroefeningen besteed en na afloop daarvan de divisie geankerd in Monk-baai ter noordkust Estland, alwaar men een zeer beschutte ankerplaats vindt.

Den 16en Juli werden op de V.M. lanceeroefeningen door torpedobooten gehouden. Op de E.W. werd ten 9 u. onder stoom gegaan en in marschformatie naar het lichtschip van Aronsgrundt gestoomd, alwaar ten 8 u. V.M. van 17 Juli werd aangekomen.

Loodsen werden aan boord genomen voor Hr. Ms. *Heemskerck*, *Tromp*, K XI en Z. 4 en op loodsmansaanwijzingen naar reede Helsingfors gestoomd, alwaar ten 9. 30 m. geankerd werd, nadat het Finsche gouvernement met 21 schoten gesalueerd was, welk

saluut door een batterij aan den wal op Gustafsward werd beantwoord.

Het weder was behoudens enkele regenbuien zeer gunstig.

Oefeningen. De V.M. van 15 Juli werden door torpedobooten aanvalsoefeningen gehouden op Hr. Ms. *Heemskerck*, op A.M. hielden de onderzeebooten lanceeroefeningen op Hr. Ms. *Heemskerck*, Hr. Ms. *Tromp* hield den 15en Juli zelfstandig oefeningen.

Den 16en Juli besteedde Hr. Ms. *Heemskerck* aan schietoefeningen, en hielden torpedobooten aanvalsoefeningen op Hr. Ms. *Tromp*.

Gezondheidstoestand. Gunstig.

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

Helsingfors bezit meerdere ruime en diepe havens en bovendien een zeer beschutte reede, die door de vele voorliggende eilandjes en nauwe toegang gemakkelijk verdedigd en afgesloten kan worden. De zeilaanwijzingen geven omtrent het aandoen en verlaten zeer voldoende aanwijzingen.

Er zijn alleen werfjes voor licht materieel met sleephellingen. Levensmiddelen zijn verkrijgbaar, groenten zijn echter schaarsch en duur. Cardiffkolen en stookolie zijn verkrijgbaar.

Voor het houden van oefeningen met sloepen biedt Helsingfors een uitstekende gelegenheid.

Aangekocht werden:

	kolen	stookolie	voedingwater	drinkwater
	ton	ton	ton	ton
Tromp	—	—	73	—
Heemskerck	100	—	10	75
Z 3	55	11	13	7
Z 4	47,5	11,6	7	8
K XI	—	—	—	—
O 8	—	—	—	2

Bezoeken werden gewisseld met den Nederlandschen gezant voor Zweden en Finland, den wnd. Ned. consul-generaal en vice-consul, den Finschen minister-president (TÜLENHEIMO), den minister van Buitenlandsch Zaken (IDMAN), den minister van Defensie (LAMPEN), den commandant van het Finsche Leger (Kolonel MALMBERG), den garnizoens-commandant (overste von

KRAEMER), den commandant der Finsche Marine (Kolonel von SCHOULTZ), en den voorzitter van het stadsbestuur (EHRNNOOTH).

De ontvangst droeg een zeer hartelijk karakter, zoowel voor officieren als voor manschappen hadden verschillende feestelijkheden plaats t.w. voor officieren een bal door den commandant der Finsche Marine en mevrouw von SCHOULSZ gegeven den dag van aankomst; de Ned. gezant noodigde commandanten en eenige officieren op een lunch, en meerdere officieren en adelborsten op een thé dansant; de minister van Defensie noodigde commandanten op een lunch.

Voor de bemanning was door den vice-consul een boottocht georganiseerd; door de Finsche Marine autoriteiten werd hun een avondfeest aangeboden, voorts werd de bemanning in de gelegenheid gesteld de film Finlandia te zien en had gratis toegang in verschilende bioscopen en in Tivoli.

Een tegen een militair elftal gespeelde voetbalwedstrijd werd met 4—2 gewonnen. Na afloop werd aan deelnemers en toeschouwers door den vice-consul een abendbrot aangeboden.

De verschillende ontvangen beleefdheden werden gereciproceerd met een avondfeest aan boord *Heemskerck*.

f. Helsingfors—Stockholm.

1°. Nautisch gedeelte.

Het oorspronkelijk op 3 u. van 21-7-'25 gestelde vertrek moest 1 uur verlaat worden, met het oog op het kolenladen van Hr. Ms. *Heemskerck*, dat een zeer langzaam verloop had.

In groepsverband stoomden de groepen naar buiten in volgorde onderzeebooten, torpedobooten, pantserschepen. Loodsen waren niet genomen. Bij lichtschip Aronsgrund begaven Hr. Ms. *Heemskerck* en de onderzeebooten zich om de West, terwijl Hr. Ms. *Tromp* en de torpedobooten achterbleven voor een den volgenden dag te houden tactische oefening.

22 Juli had op den v.m. een tactische oefening plaats, op den a.m. hielden onderzeebooten lanceeroefeningen.

23 Juli had een verkenningsoefening plaats, na afloop waarvan opgstoomd werd naar Almagrund-lichtschip, alwaar des n.m. ten 5 uur geankerd werd.

24 Juli werd ten 4 u. D.W. onder stoom gegaan, loodsen werden overgenomen nabij Sandhamm en opgestoomd naar Stockholm. Bij het passeeren van het fort Frederiksborg werd het Zweedsche gouvernement gesalueerd met 21 schoten, welk saluut beantwoord werd. Een 2de saluut van 21 schoten werd afgegeven

bij het binnenloopen in de haven van Stockholm, hetgeen door een batterij op Castelholmen werd geretourneerd.

Vervolgens salueerde de Zweedsche kruiser Fylgia de op *Heemskerck* waaiende commandovlag met 13 schoten, welk saluut beantwoord werd.

De weersgesteldheid was gunstig, het was echter abnormaal warm.

Oefeningen. Den 22en Juli had nabij Odensholm een oefening plaats, die op een tactische veronderstelling berustte, na afloop daarvan hielden de onderzeebooten aanvalsoefeningen.

23 Juli had een verkenningsoefening plaats.

Gezondheidstoestand. Gezondheidstoestand gunstig.

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

Stockholm. De haven van Stockholm is zoo dikwijls door Ned. oorlogsschepen bezocht, dat voor bijzonderheden ten dezen opzichte verwezen wordt naar vorige rapporten.

De pantserschepen lagen ten anker met achtertros op boei, de torpedobooten ten anker met landvast achter, de onderzeebooten langszij Hr. Ms. *Tromp*. Telefoon werd aan boord *Heemskerck* geïnstalleerd.

Stockholms Skargard werd aangeloopen bij Alma-lichtschip.

Loodsen werden overgenomen bij Sandhamm, terwijl nabij Stockholm een havenloods aan boord komt. Volgens de Zweedsche bepalingen *moet ieder* vreemd oorlogsvaartuig een loods nemen, terwijl het verboden is in de Skargard meer dan 12, in het eigenlijke havenbekken meer dan 9 ′ te loopen.

Aangekocht werd:

	Steenkolen	Stookolie	Voedingwater en drinkwater	Benzine
	ton	ton	ton	K.G.
Heemskerck	280	—	32 Vw. 78 Dw.	450
Tromp	152	—	35 „ 53 „	250
Z 3	65,2	10,105	15 „ 10 „	—
Z 4	60,3	11,303	18 „ 9 „	—

Voedingwater en drinkwater werden kosteloos verstrekt.

Voor het laden van stookolie bleek omstoomen naar Frihavn noodzakelijk.

Het blijkt nog steeds gebruikelijk bij het binnenloopen van Stockholm het Zweedsche gouvernement tweemaal te salueeren, en wel eens bij het passeeren van het fort Frederiksborg, en eens in de haven van Stockholm zelf bij Kastelholmen.

In de haven zelf geankerd liggend mag eveneens gesalueerd worden, hetgeen vele saluten bij van boord gaan van autoriteiten medebrengt.

Officieele bezoeken werden te Stockholm door den divisie-commandant, vergezeld van den wnd. consul-generaal, gebracht aan den commandant der Zweedsche marine te Stockholm: schout-bij-nacht graaf WACHTMEISTER, aan den minister van Defensie en aan den chef der maritieme afdeeling van dit departement (COMMODORE ALKERMERR), aan den minister van Buitenlandsche Zaken, aan den wnd. garnizoens-commandant kolonel HAMMERSKJÖLD, en aan den wnd. gouverneur van Stockholm, TAMM.

De koninklijke familie was afwezig, ook vele der ministers waren uitstedig.

De ontvangst van de divisie te Stockholm droeg zoowel van de zijde der Nederlandsche autoriteiten (wnd. consul-generaal UGGBA en den secretaris der legatie graaf BENTINCK) als van de zijde der Zweedsche marine een bijzonder hartelijk karakter. Behalve een reeks officieele feestelijkheden, die hieronder in het kort gememoreerd zullen worden, werden ook nog vele invitaties van meer particulieren aard ontvangen.

Door den Ned. gezantschapsraad graaf BENTINCK werd op den dag van aankomst een diner in het Grand hotel aangeboden aan de commandanten der Nederlandsche oorlogsschepen en eenige Zweedsche marine-autoriteiten.

Den dag na aankomst bood de heer BENTINCK aan ruim 350 man van de divisie een boottocht aan met twee daarvoor ingerichte stoomers naar de bekende badplaats Salsjöbadet, alwaar voor alle deelnemers een keurige lunch in het Casino was aangerecht.

Door de Zweedsche marine werd aangeboden: een diner aan 20 commandanten en officieren in het restaurant Hasselbacken, een lunch aan commandanten aan boord *Fylgia*, een avondfeest voor alle adelborsten en eenige officieren aan boord *Fylgia*, een diner voor 20 onderofficieren.

Voorts bood de stad Stockholm nog aan 250 manschappen en 30 onderofficieren een avondfeest in Skansen aan.

De beleefdheden werden gereciproceerd door een avondfeest aan boord Tromp.

Gedurende het verblijf te Stockholm was aan den divisie-commandant toegevoegd de Zweedsche luitenant ter zee Palmqvist.

g. Stockholm—Nieuwediep.

1°. Nautisch gedeelte.

De torpedobooten vertrokken den 29sten Juli ten 6 u. V.M. van Stockholm, de route kiezend via Dalerö naar Landsort en vandaar beN. Bornholm langs door de Sont naar Aarhus, alwaar zij Vrijdag 31 Juli des V.M. ten 8 u. 30 m. aankwamen, hun brandstof voorraad aanvulden, om op Zaterdag 1 Augustus ten 12 u. middag weder vandaar te vertrekken.

De pantserschepen en onderzeebooten verlieten Stockholm ten 1 u. A.M., namen eveneens de route Dalerö en Landsort, passeerden Vrijdag 31 Juli Bornholm en voeren vandaar de kleine Belt binnen. Passeerden Dagö-sund en de kleine Belt en stonden Zaterdag 1 Augustus ten 2 u. 30 m. A.M. nabij Eider Flak, alwaar de torpedobooten zich weder bij de divisie voegden. Kaap Skagen werd op H.W. van 2 Augustus gerond en na uitstoomen van het Skagerak koers gesteld op Terschellinger-Bank, welk lichtschip 3 Augustus ten 11 u. E.W. bereikt werd.

Vandaar werd de route vervolgd naar lichtschip *Haaks*, en vandaar naar reede Nieuwediep, alwaar in den voormiddag van 4 Augustus ter reede geankerd werd.

De weersomstandigheden waren op deze reis niet zeer gunstig, er woei een stijve bries, die vooral beW. Skagen een voor het klein materieel lastige zee veroorzaakte.

2°. Oefeningen.

Oefeningen werden op dit traject wegens gebrek aan tijd niet gehouden.

3°. Gezondheidstoestand.

Gezondheidstoestand gunstig.

5 Augustus 1925 werd de divisie wederom ontbonden.

Hr. Ms. Douwe Aukes, Hr. Ms. G 13 en Hr. Ms. G 16.

Commandant: Luitenant t. zee der 1e kl. H. A. Gregory.

Reis naar Ostende.

De drie bodems verlieten den 27en Mei 1925 ieder op eigen gelegenheid de haven van Nieuwediep. Hr. Ms. *Douwe Aukes* en Hr. Ms. *G 13* meerden des avonds te Hoek van Holland, terwijl Hr. Ms. *G 16* dien nacht in de haven van Maassluis lag. Het rendez-vous was op den volgenden dag om 2 u. A.M. nabij licht-

schip *Wandelaar*, alwaar het smaldeel zou worden samengesteld. Voor vertrek van Hoek van Holland op den 29sten Mei deed zich aan boord Hr. Ms. *Douwe Aukes* een vermoedelijk geval van waterpokken voor bij een der adelborsten, waarop deze overgegeven werd aan Hr. Ms. *G 13* ter overvoer naar Vlissingen.

Hr. Ms. *Douwe Aukes* ontmeerde te 8 u. 30 m. en koerste na het verlaten van den Waterweg langs de buitenbetonning. Er woei een stijve bries uit het Z.W. met toenemende zee, naarmate de eb krachtiger ging doorstaan. Daar te verwachten was, dat de toestand nog ongunstiger zou worden voor de Deurloo en de Wielingen, werd besloten het Oostgat binnen te loopen en langs den vasten wal naar Ostende op te stoomen, waardoor het rendez-vous niet bereikt werd. Om het machinekamer-personeel eenige rust te verschaffen werd van 2 u.—4 u. N.M. geankerd onder den wal beWesten Breskens, alwaar Hr. Ms. *G 13* zich te 3 u. 45 m. bij mij voegde, na den zieken adelborst te Vlissingen te hebben afgegeven.

Hr. Ms. *G 16* had zich intusschen naar het rendez-vous begeven, hield daar tot 3 u. A.M. op en neer en besloot toen, geen der beide andere bodems in zicht gekomen zijnde, alleen naar Ostende op te stoomen, temeer daar de zee toenam en het hevige slingeren onhoudbaar werd. Liep te 4 u. 30 m. de haven van Ostende binnen en schutte door naar het „bassin de Commerce", alwaar aan de Noordzijde van het Westelijk deel ligplaats werd genomen.

Daar opstoomen in het bepaalde verband zoodoende niet mogelijk was en mede met het oog op het feit, dat het reeds zoo laat geworden was, machtigde ik den commandant van Hr. Ms. *G 13* de reis op eigen gelegenheid te vervolgen. Na te 6 u. voor de haven van Ostende te zijn gekomen, werd te 7 u. 30 m. gemeerd langszij van Hr. Ms. *G 16*. Hr. Ms. *Douwe Aukes* arriveerde te 7 u. 30 m. N.M. te Ostende en meerde na doorgeschut te zijn in het natte dok.

Bij aankomst van Hr. Ms. *G 16* in het „bassin de Commerce" lagen daar reeds de 3 Britsche mijnnevegers *Sherborne*, *Burslem* en *Leamington*.

Den volgenden morgen namen de Amerikaansche destroyers *Worden* en *Converse*, deel uitmakende van de 26ste destroyersdivisie, ligplaats achter Hr. Ms. *Douwe Aukes*. Voor de complimenteering werd op de gebruikelijke wijze bedankt. Aan boord van de *Worden* bevond zich de divisie-commandant captain BERRIEN.

Op den voormiddag van den 30sten Mei ontving ik officieel bezoek van den vice-consul, den heer H. Baels, welke vergezeld was van den havenmeester.

Verder ontving ik een officieel bezoek van den commandant der *Zinnia*, die mede complimenteerde namens den directeur der Staatsmarine.

Op den namiddag legde ik bezoeken af bij den vice-consul, den commandant der 26ste destroyersdivisie, captain BERRIEN, bij den plaatselijken commandant, luitenant-kolonel RINQUET en bij den directeur der Staatsmarine, welke bezoeken nog dien zelfden middag door beide laatstgenoemde autoriteiten werden gereciproceerd.

De commandant der *Laemington* bracht dien middag een officieel bezoek aan boord der torpedobooten zonder een der commandanten aan te treffen. Later op dien middag werd dit bezoek door den commandant Hr. Ms. *G 13* beantwoord, waarbij bleek, dat de commandant der *Laemington* niet bekend was met de aanwezigheid van Hr. Ms. *Douwe Aukes*.

Zondag 31 Mei des voormiddags had de officieele ontvangst ten stadhuize plaats van de commandanten en officieren van alle aanwezige vreemde oorlogsschepen, na afloop waarvan ik nog een officieel bezoek bracht aan den oudst aanwezend zeeofficier der Britsche mijnenvegers, terwijl daarna captain BERRIEN, vergezeld van den commandant der *Worden* (de commandant der *Converse* was afwezig) mij een tegenbezoek bracht.

Des namiddags bracht de havenmeester de commandanten en een aantal officieren der vreemde oorlogsschepen in een auto-car naar het terrein der roeiwedstrijden. Na afloop der wedstrijden op dien dag had op de Groote Markt een opvoering der Rubens-Cantate van P. BENOIT plaats, ter inhuldiging van den beiaard, uitgevoerd door 750 deelnemers. Hierbij waren plaatsen voor ons gereserveerd op de officieele tribune, die, nadat we ons ten stadhuize verzameld hadden, door de genoodigden, voorafgegaan door burgemeester en schepenen, werd bestegen.

Als contra-beleefdheid op een uitnoodiging van den vice-consul tot een lunch noodigde ik dezen uit tot een diner.

Verder ontving ik nog een niet-officieel bezoek van den consul te Brugge, den heer P. H. VAN DER HAERT, die verleden jaar gedurende onze aanwezigheid de honneurs waarnam. Deze drukte den wensch, uit, de officieren, waarmede hij verleden jaar had kennis gemaakt, nog eens aan een gemeenschappelijken maaltijd te mogen vereenigen. Hiertoe bestond echter geen gelegenheid meer, daar het programma geheel vol was. Hij vroeg mij toen verlof, in overleg te mogen treden met den vice-consul, om te trachten beider wenschen te combineeren. Het gevolg was, dat we met consul VAN DER HAERT en vice-consul BAELS aan de lunch aanzaten, waaraan ook mevrouw VAN DER HAERT en mevrouw BAELS deelnamen. Aan den avondmaaltijd, mijnerzijds aangebo-

den, zat ook mevrouw BAELS aan. Zoowel diner als lunch werden gegeven in hotel L'Ocean.

Op den voormiddag van 1 Juni ontving ik bezoek terug van burgemeester en schepenen.

Na afloop der lunch op dien dag reden we gezamenlijk in twee auto's van consul VAN DER HAERT naar Zeebrugge, waar de pier werd bezichtigd, daarna werd onderweg de thee gebruikt, terwijl op den terugweg een Duitsche batterij op het Zeefront werd bezichtigd.

Des avonds werd deelgenomen aan een banket in het Royal Palace Hotel, aangeboden door de Société Royale de Sport Nautique d' Ostende (S. R. S. N. O.) ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan dezer vereeniging, waaraan 150 gasten aanzaten. Na afloop van den maaltijd had de uitreiking der prijzen plaats, terwijl de avond besloten werd met een bal.

Op verzoek, overgebracht door den havenmeester, werd de beide Pinksterdagen gepavoiseerd.

Dinsdag 2 Juni werd te 10 u. V.M. ontmeerd en na geschut te zijn te 11 u. de haven verlaten, gevolgd door Hr. Ms. *G 13* en G 16. Buiten de haven werd de kiellinie geformeerd en door de Oostpassage de reede van Ostende verlaten.

Wegens verschillende bestemmingen werd ter hoogte van Blankenberghe het verband opgeheven.

Met het oog op een eventueel volgend bezoek van Ostende met hetzelfde doel zij nog vermeld, dat Hr. Ms. *G 16*, in de sluis liggend, bezoek ontving van den heer Gerbosch, lid van het bestuur van de S.R.S.N.O. Door de zorg van de S.R.S.N.O. werd de adelborstenroeiploeg den avond van aankomst nog in een hotel ondergebracht.

De aangekochte ververschingen, vleesch, groenten en brood waren van goede kwaliteit. Er werd 2 ton voedingwater betrokken.

Hr. Ms. JAVA.

Commandant: Kapitein ter zee L. J. QUANT.

Reis naar Schotland en de Noorsche wateren.

a. Reis van Rotterdam naar Edinburg.

1°. Nautisch gedeelte.

2 Juli 1925 werd ten 7 uur P.V. het olieladen aan den Petroleumsteiger in de Waalhaven gestaakt en op loodsmansaanwijzing den Waterweg afgestoomd.

Nadat ten half 9 de loods binnen de pieren was afgezet, werd de buitenlandsche reis aanvaard en eerst gestoomd naar het punt 2 mijl dwars van Scheveningen, waar een oefening met 5 zoeklichten werd gehouden en van de *Hoofdvaart* werd overgegaan op *Kruisvaart*.

De bemanning bestond uit 327 koppen, waaronder 1 ingenieur der marine, de heer L. TROOST.

Aan boord was: voor 7 weken victualie, berekend voor 350 koppen, 1086 ton olie, 180 ton voedingwater, 98 ton drinkwater en 60 ton waschwater.

De diepgang was: vóór 66.7, midden 62.2, achter 59.6.

Instede van het vaststellen van een bepaalde vaart, werd steeds bepaald het aantal branders, teneinde het olieverbruik beter in de hand te hebben. Globaal kan alsdan gerekend worden, dat per brander 1 ton olie per wacht wordt verbruikt, terwijl tot een mijl of 15 de evenredigheid dicht wordt benaderd, wanneer per brander wordt gerekend op 1.2 mijl.

Gedurende den nacht van 2 op 3 Juli werd met 6 branders gestoomd langs de Nederlandsche kust naar lichtschip *Haaks* en gelegenheid gegeven tot het wisselen van seinen met de K.W. posten en lichtschepen.

Ten 8 uur op de V.M. van den 3en Juli werd aangezet tot 12 branders en een olieverbruikproef gehouden over een tijdperk van 12 uur, met als resultaat ± 3250 K.G. olie per uur.

De koers werd bepaald op Flamborough Head. Bij zeer gunstig weer en zonder eenige bijzonderheid werd de oversteek gemaakt en ten 8. u. 35 m. E.W. het licht van Flamborough Head aangeloopen, waarna langs de kust om de Noord werd gestuurd, met de bedoeling St. Abbs. Head aan te loopen voor het houden van vaartproeven.

Van 8 uur E.W. tot 8 uur V.M. van den 4en Juli werd een tweede olieverbruikproef gehouden met 10 branders. Bij beide proeven werd het gemiddeld aantal slagen der machines vastgesteld, berekend over de 12 uren van de proef, teneinde met die slagen op de gemeten mijl te St. Abbs Head de vaart te bepalen.

Resultaat der 10 branders-proef was ± 2625 K.G. olie per uur (gemiddelde 30 uursproef 5—6 Juli 1924 2513 K.G. per uur).

St. Abbs Head werd ten 9 uur bereikt, doch door vele regenwolken konden de vaartproeven in den beginne niet plaats hebben. Nadat tegen 10 uur het weer dusdanig opklaarde dat de mijlpalen konden worden gezien, werd begonnen met de vaartproeven die werden voortgezet tot half 5 op de 1e P.V.

Zij bestonden uit:

	aantal branders	vaart	olieverbruik
1e. Kruisvaart	6	± 7.2 mijl	± 1750 K.G. per uur
2e. Kruisvaart	10	± 11.95 „	± 2625 „ „ „
3e. Kruisvaart	12	± 13.— „	± 3250 „ „ „
4e. Maximum vaart bij gebruik kruisvaart (20 branders)		± 16.— „	± 5500 „ „ „
5e. „Hoofdvaart" met 36 branders (2 kl. ketels)		± 18.— „	± 10000 „ „ „

zoodat de meest economische vaart wordt bereikt met 10 à 11 branders, met een verbruik van ± 2.7 ton per uur.

De resultaten wijken weinig af van de proeftocht-resultaten en mogen gunstig genoemd worden, wanneer daarbij in aanmerking wordt genomen, dat het schip thans op zijn maximum was geladen (vol olie, vol munitie en geheel uitgerust, alleen 350 man in stede van 500 man bemanning) en de schoen voor de paravanes is aangebracht.

Na afloop van de stoomproeven werd gelegenheid gegeven tot zwemmen (temperatuur zeewater 12° 5 C.), waarvan door een 10tal liefhebbers werd gebruik gemaakt.

Na afloop van de vaartproef werd opnieuw de diepgang opgenomen, zijnde vóór 61.3, midden 59.5, achter 58.8 (de olie uit de voorste tanks, waardoor het schip bij vertrek uit Rotterdam zoo'n koplast had, was reeds overgepompt, zoodat de vaartproeven met gelijklastig schip plaats hadden).

Gedurende den nacht van 4 op 5 Juli en den geheelen Zondag 5 Juli werd met 6 branders, even buiten de territoriale wateren, langs de Schotsche kust tot 2 uur A.M. om de Noord, daarna terug naar St. Abbs Head om de Zuid, gevaren.

Op de P.V. van den 4en Juli werd nog op een afstand van een 1000 Meter het Engelsche vliegtuigschip *Argus* met de torpedobootjager *H 12* gepasseerd. Met eerstgenoemden commandant werden draadlooze beleefdheidstelegrammen gewisseld.

Op de 2e P.V. van Zondag 5 Juli kwam er mist opzetten, die al spoedig zeer dik werd en den geheelen nacht aanhield.

Met 6 branders = ± 7 mijl werd om de Zuid doorgevaren, waarbij enkele mistsignalen van den wal konden worden verkend. Bij het overgeven der H.W. aan de D.W., werd een ruim uur vroeger dan verwacht werd de *Bell Rock* aangeloopen, waarvan het mistsignaal, 1 kanonschot per 5 minuten, zeer laat werd gehoord, hetgeen met het oog op de groote tusschenpoozen der mistschoten, niet ongevaarlijk is.

In de nabijheid van de *Bell Rock* werd geankerd en gelegenheid gegeven de paravanes voor gebruik gereed te maken, waarna

ten 9 uur V.M. weder onder stoom werd gegaan en de paravanes werden uitgezet.

Bij St. Abbs Head kon op de gemeten mijl slechts één vaartproef met 11 branders, *doch hetzelfde aantal slagen met de 3 machines als op Zaterdag 4 Juli met 10 branders*, bij vaart 11.75 mijl en olieverbruik per uur 2750 K.G., worden gedaan.

Dit geschiedde met uitstaande paravanes, gedurende de A.M. aangezien mist en regen het zicht zeer slecht maakten. (Vaartverlies door paravanes ± 0.20 mijl).

Hierna werd weder om de Noord gestoomd en in verband met opkomende mist, geankerd ten 8 uur P.V. in de nabijheid van het lichtschip *North Carr*.

Ten 7 u. D.W. van den 7en Juli werd anker gelicht, de Firth of Forth opgestoomd, dwars van Bass Rock de loods overgenomen en gestoomd op loodsmansaanwijzing naar de reede van Leith door het „Narrow deep". Gaven dwars van *Inch Keith* het reglementair saluut van 21 schoten aan de Engelsche vlag af.

Kwamen ten 11 uur ten anker ter reede in 7 vm. water en 45 vm. van S.B. anker.

Ontvingen bezoek van Nederlandschen Consul en havenmeester, voor besprekingen binnenkomst. Gaven bij vertrek Consul reglementair saluut af.

Lichten ten 1 u. 30 m. het anker en gingen op loodsmansaanwijzing naar binnen. Lagen te 4 uur gemeerd in de Docks.

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

Nihil.

3°. Het schip.

Het schip is zeer goed manoeuvreervaardig; het maakt den indruk dat het iets langzamer draait na het aanbrengen van de paravane-schoen.

De eigenschappen bij slecht weer waren op deze reis niet te beoordeelen.

Overigens nihil.

4°. Oefeningen.

Hadden geregeld plaats.

5°. Mededeelingen omtrent den gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was zeer gunstig.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Nihil.

b. Reis van Leith (Edinburg) naar Trondhjem.

1°. Gegevens van nautischen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

Verblijf te Leith (Edinburg).

Aangekocht werden:

301.5 ton persian fuel oil	à £ 4.— per ton	= £	1206.—	totaal
56000 gallons voedingwater		= „	3.10.10	„
12000 „ drinkwater		= „	0.17.3	„
40 stuks buisjes voor Thomsons-loodingtoestel		= „	2.14.0	„

Levensmiddelen:

1042 lb. brood	à 5½ d.	per 2 lb.	
576 „ rundvleesch	„ 7 „	„ lb.	
286 „ varkensvleesch	„ 1 sh. 3 p.	„ „	
29 „ reuzel	„ 1 „ 3 p.	„ „	
2750 „ aardappelen	„ 1 d.	„ „	
170 „ uien	„ 2 „	„ „	
320 rts. groenten	„ 2 „	„ rts. (uien)	

Alles goed, tegen matige prijs en ruim verkrijgbaar.

De prijs van de olie, waarbij nog moet worden gerekend voor uitvoerrecht £ 12.—, is met inbegrip van deze surtaxe, *f* 1.— per ton duurder dan de laatste prijs te Rotterdam en goedkooper dan de ten vorige jare aldaar betaalde prijs. (Ook dan die te Vlissingen en Nieuwediep).

Waar in de officieele opgaven de Noorsche havens niet worden genoemd als havens waar alle soorten olie zouden kunnen worden geladen, was het vermoeden gewettigd dat — als het er eventueel *wel* mogelijk is — de prijs zeker niet lager zal zijn, redenen waarom tot volladen te Edinburg werd besloten.

Ingevolge Internationale bepaling no. 164 blz. 6 werd bij aankomst (te 11 uur Zomertijd) met gestopte machines de Engelsche vlag gesaluëerd bij Inchkeith waar ook de Engelsche oorlogsvlag was geheschen. Daarna werd doorgestoomd naar de reede van Leith en aldaar ten 11 u. 30 m. geankerd.

Van een contra-saluut noch van Inchkeith noch van Edinburg Castle werd iets bemerkt. Ter reede waren geen Engelsche of andere oorlogsschepen aanwezig.

De officier van piket ging naar den wal, doch keerde direct met den Nederlandschen Consul, den heer W. M. Wilson en den dockmaster aan boord terug. Laatstgenoemden kwamen mededeelen dat, gegeven de door mij reeds van uit Holland geschreven

afmetingen van het schip, opname in de Leith (Imperial) docks zeer wel mogelijk was en te 2 uur bij hoogwater kon geschieden.

De Consul had den officier van piket mee teruggebracht, daar ZijnHoogedelgestrenge mededeelde dat kennisgave van aankomst aan de daarvoor in aanmerking komende autoriteiten niet meer noodig was, daar hij dit reeds had gedaan en tegelijk de door mij op den volgenden dag af te leggen bezoeken op overeengekomen uren had geregeld. Dit is zeer tijdroovend door het bezoek te Rosyth aan den vice-admiraal-commandant van de haven en tevens van het marine-etablisement (superintendant).

Volgens opgave Consul moest saluut beantwoord worden door de landmacht vanaf Edinburg Castle, hetgeen tenslotte te 1 uur met 21 schoten geschiedde (van dit aantal legde de Consul den volgenden dag een verklaring af, daar er slechts enkele aan boord konden worden gezien en gehoord).

Bij vertrek van boord van den Consul werd het hem toekomende saluut afgegeven.

Te 2 uur bij hoogwater werd met behulp van twee sleepbooten naar binnen gestoomd door de sluis en binnen gedraaid, waarna met B.B.'s zijde aan den wal werd gemeerd. Zoowel het werk van den loods als van de sleepbooten was hoogst matig en ik moest telkens wijziging brengen in de door den loods gegeven machine-orders om averij te voorkomen.

Aan het binnen liggen was, behalve de voordeelen voor de eigen opvarenden, het groote voordeel verbonden, dat beter kon worden beantwoord aan het doel van het bezoek, n.l. vlagvertoon, hetgen dan ook door de praktijk werd bevestigd.

Bij een volgend bezoek zou ik echter alleen naar binnen gaan met zeer weinig wind, daar de ruimten in de sluis en ook in het dok om te draaien, maar net voldoende waren, hoewel mij was meegedeeld dat het gemakkelijk kon. (De dockmaster had n.l. de door mij opgegeven lengte = 155 M. omgerekend in „feet" door te vermenigvuldigen met 3.1, hetgeen te weinig is).

Ook bij het op Zaterdag 11 Juli verlaten van het dok, was het werk van denzelfden loods bijzonder slecht en heb ik den Consul, die mede aan boord was, daarvan op de hoogte gesteld.

Een vergelijk tusschen de opgedane ervaring op dit gebied tusschen Rotterdam en Leith, zoowel wat het werk van den loods als dat der sleepbootjes aangaat, valt al heel voordeelig uit ten gunste van Rotterdam.

Den dag na aankomst werden in gezelschap van den Consul bezoeken gebracht aan den Lord Provost Sir WALTER SLEIGH, den garnizoens-commandant Sir RICHARD GETHIN en aan de overzijde der Firth of Forth bij den vice-admiraal sir W. COWAN, die tegenwoordig de dubbele functie waarneemt van

commandant van de oorlogshaven *Rosyth* en het daar gevestigde marine-etablissement.

De Lord Provost ging den volgenden dag op reis en heeft mijn bezoek niet beantwoord, de andere heeren deden zulks persoonlijk, waarbij ik gelegenheid had den admiraal COWAN Hr. Ms. *Java* te laten zien, waarover Zijne Excellentie een zeer gunstig oordeel uitsprak, speciaal over de verblijven.

Bij het bezoek aan den Lord Provost had ik zijnhoogedelgestrenge medegedeeld, dat Hr. Ms. *Java* te bezichtigen was voor alle inwoners van Edinburg, waarvoor den Donderdagmiddag van 2—5 uur werd genomen en waarvan dien middag alleen naar schatting ± 2500 menschen gebruik maakten; ook op de andere dagen werd het schip druk bezocht.

Ik stelde de onderofficieren en de manschappen in de gelegenheid per „Chars à banc" een tocht te maken, waarvan de kosten der vervoermiddelen (7 stuks Sightseeing cars) door het Rijk, de verteringen door de scheepstoko werden gedragen.

Ruim 200 menschen maakten van de hun geboden gelegenheid gebruik.

Het verblijf te Edinburgh kenmerkte zich door een zeer hartelijke omgang met de bevolking. De Consul was in alle opzichten bijzonder behulpzaam en gastvrij, bood mij den eersten dag een diner aan in een der hotels en ontving mij en eenige officieren aan een diner te zijnen huize, terwijl hij voorts mij en enkele officieren nog een autotocht naar de Hooglanden aanbood, tenslotte mij en mijn adjudant op een lunch noodigde op den dag van het afleggen der bezoeken, welke beleefdheden door mij werden beantwoord door een lunch aan boord, aan hem en zijn familie benevens eenige andere gasten aan te bieden (14 personen) en het geheele gezelschap mee te nemen naar de reede, vanwaar vóór vertrek naar zee, een vaartocht werd gemaakt de Firth of Forth op tot aan de groote brug.

Zijne Excellentie de vice-admiraal sir W. COWAN had mij op mijn verzoek vergunning gegeven desgewenscht onder de brug door te varen tot Rosyth, doch achteraf bleek dat daarvoor toch mijn stengen moesten worden gestreken. De meeste Engelsche oorlogsschepen zijn lager getuigd.

Van de zijde der Edinburgsche autoriteiten werd geen enkele beleefdheid ondervonden. Sir W. COWAN verontschuldigde zich, doordien hij eerst sinds enkele dagen in zijn nieuwe commando was en Rosyth zoo ver van Edinburgh was verwijderd. De Lord Provost was vanaf den dag na mijn bezoek uitstedig, bood bij het bezoek een glas morgenwijn en vroeg mij hem het genoegen te doen ons vóór het stadhuis te laten fotografeeren, doch verder ontvingen wij geen enkele uitnoodiging, introductie of beleefdheid.

Wel werd mij van verschillende zijden, o.a. van de zijde der dokpolitie, meegedeeld dat de equipage aan den wal een zeer netten indruk maakte, zoowel door kleeding als door gedrag. Van de vier dagen dat er is gepassagierd, heb ik geen enkele straf voor dronkenschap behoeven te geven in tegenstelling met Rotterdam en Vlissingen, waar het nog veelvuldig voorkwam.

Edinburg is een zeer geschikte plaats voor alle opvarenden; het sluituur van alle herbergen om 10 uur 's avonds doet bijna alle passagiers den nacht aan boord doorbrengen. Op elk gebied kan iedereen gepaste afleiding vinden. Stad en omgeving zijn mooi, wegen schitterend; de verbinding van de Imperial Docks te Leith met het centrum der stad Edinburg is zeer gemakkelijk en goedkoop. (Te voet ± 30 minuten loopen).

2°. Nautisch gedeelte.

Na het verlaten van de Leith docks werd de havenloods afgezet en waar het hebben van een zeeloods voor oorlogsschepen niet verplicht was, zonder loods eerst de Firth of Forth opgevaren tot aan de groote brug, teneinde deze eens aan de equipage te laten zien, daarvoor gedraaid en naar zee gestoomd door het groote kanaal benoorden Inchkeith, waarna koers werd gezet op het lichtschip North Carr en verder de Schotsche kust en de Orkney's op ruim 3 mijl afstand gevolgd.

Van de A.M. van 13 Juli tot de P.V. werd het schip drijvende gehouden op ± $\frac{58°\ 15'\ \text{N.br.}}{3°\ 3'\ \text{W.L.}}$ teneinde een defect in de S.B.'s machinekamer aan den achteruitmanouvreerafsluiter te herstellen. Na beproeving der machines waarbij bleek dat de reparatie niet voldoende was, werd ten anker gegaan op de E.W., waarbij een zware mist het onder stoom gaan deed uitstellen tot de V.M. van 14 Juli 1925.

Vervolgens werd gestoomd langs de Orkney's en de Shetlands bij welke gelegenheid een ontmoeting plaats had met Hr. Ms. *Triton* op de H.W. van 15 Juli, waarbij naamseinen werden gewisseld en na vernomen te hebben dat alles wel aan boord was, werd doorgestoomd en dwars van Lerwick koers bepaald op de Noorsche kust naar een punt ter hoogte van de Haaröfjord. Er werd gestoomd met 6 branders, vaart ± 7' en den 16den Juli op de A.M. (4 uur) werd zicht verkregen van de Noorsche kust, het eiland Bathalden.

Op den 17den Juli werd op aanwijzing van den Commandant de Nogvidfjord binnengevaren, waarna in de Haaröfjord werd geankerd in 15 v.m. water met S.B.'s anker en 60 v.m. ketting op 1000 M., uit den wal van het eiland Haarö. Den volgenden

morgen werd opgestoomd naar Molde door Haarö-, Mi- en Moldefjord en werd geankerd voor Molde in 15 v.m. water met S.B.'s anker en 75 vm. ketting. Stuurden een officier van piket naar den wal, om kennis te geven van aankomst aan de plaatselijke autoriteit, zijnde de havenmeester.

Maandag 20 Juli werd ten 6 u. 30 m. het anker gelicht en op zicht gestoomd door de Julfjord en koers gezet op de Buddy Bet en vandaar naar zee. De kust werd nu gevolgd buiten de 100 vm.'s lijn en op Dinsdagmorgen door de Fro Havet-Kraakvaagfjorden en Skjornfjord gestoomd naar de Trondhjemfjord, aan welker ingang bij Agdenes ten 9 u. 30 m. — na mij verzekerd te hebben dat de Noorsche vlag op het fort tegenover de vuurtoren was geheschen — de machines werden gestopt en het Noorsche gouvernement werd gesalueerd met 21 schoten, welk saluut onmiddellijk met een gelijk aantal schoten werd beantwoord.

Na het afgeven van het saluut werd doorgestoomd naar de reede van Trondhjem, alwaar wederom een saluut van 21 schoten werd afgegeven, dat eveneens onmiddellijk werd beantwoord en daarna werd geankerd in 28 vm. water met S.B.'s anker en 90 vm. ketting. Daar zich nergens een loods aanmeldde, werd geen loods gebruikt.

De daaromtrent bestaande gegevens loopen zeer uiteen. Voor zoover mij de verstrekte gegevens betreft, staat nergens voorgeschreven dat een loods verplicht is voor oorlogsschepen, ook niet in versterkte havens, doch in het jaarboekje 1923—1924 blz. 25 rapporteert de kapitein ter zee BOESER, dat de Consul te Bergen daar anders over oordeelde. In andere jaarboekjes vindt men vermeld dat steeds zonder loods werd gevaren, hetgeen trouwens de kapitein ter zee BOESER zelf ook deed, daar er zich nergens loodsen aanmeldden.

Zoolang mij niet blijkt, dat het noodzakelijk is, wordt geen loods genomen. Het bevaren der fjorden bij mooi weer is zeer eenvoudig en leerzaam voor de officieren der wacht, die om beurten de navigatie mogen leiden. Alleen uit beleefdheidsoverwegingen — in verband met het regelen der ankerplaatsen — bestaat er reden een havenloods te aanvaarden als hij zichzelf aanmeldt.

De bij het sluiten van dit rapport aan boord gekomen havenmeester verzekerde mij ook, dat het nemen van een loods voor oorlogsschepen *niet* verplicht was. Hij ging accoord met de door mij zelf gezochte ankerplaats; de havenloods kwam met hem aan boord, *nadat* het anker was gevallen, om desgewenscht zijn hulp aan te bieden.

3°. Het schip.

De manoeuvreervaardigheid is zeer goed.

Wat aangaat de bewegelijkheid kan alleen nog maar worden vermeld, dat het den indruk maakt dat het schip iets vlugger in slingering komt, dan de pantserschepen type *Koningin Regentes*, doch veel gemakkelijker beweegt en dat het bijna niet stampt.

Bewoonbaarheid. De inrichting der verblijven en verplegingsinrichting zijn voor allen aan boord beter dan ooit, speciaal voor de onderofficieren is de vooruitgang bijzonder, daar zij thans hun verblijven hebben ter plaatse, waar op de moderne passagiersschepen de eerste klasse passagiers zijn ondergebracht.

In het schip is het echter bij zonneschijn gauw warm, het commandantsverblijf in de eerste plaats.

Onder het stoomen, ongeacht of de temperatuur buiten koud of warm is, is het in de gangen, speciaal op het tusschendek, zeer warm, hetgeen zeer ten nadeele komt van de zich daar bevindende victualieruimen en provoosten aan den eenen kant en de werkplaatsen aan de andere zijde.

De vierkante oppervlakte van de gezamenlijke volksverblijven, is in verhouding tot vroeger per man ongunstiger; door de hooge dekken is de kubieke ruimte veel grooter.

Met de thans aanwezige verminderde bemanning van ± 327 — waarbij de officieren op 4 na compleet zijn en van de onderofficieren (Inlandsche inbegrepen), nog ongeveer met 20 moeten worden aangevuld, zoodat bij elkaar in Indië er nog een ± 150 man in kooien in de verblijven bijkomen, — is het reeds zeer vol en zijn al concessies gegeven, om enkele korporaals in de gangen te laten slapen.

Hoewel natuurlijk in Indië onder normale omstandigheden veel aan dek of buiten de kooi zal worden geslapen, zoo vermeen ik toch dat — waar het schip geen verschansing heeft — men daarop bij een doorstaande Westmoesson niet te veel kan rekenen, zoodat dan het eenige redmiddel zal zijn, om weer door een opkomende nachtwacht kooien te laten sjorren en opbergen waaraan — mede door de afwezigheid van een verschansing — hier nog wel bezwaren zijn verbonden. Het verdient aanbeveling overal waar mogelijk klamaaien te laten aanbrengen, om daaraan zooveel mogelijk tegemoet te komen.

4°. Oefeningen.

Oefeningen hadden veelvuldig plaats.

Gedurende de zes werkdagen (schoonschipdag niet meegerekend) dat geoefend kon worden, werd(en):

1e. dagelijks alle vuurleiding-apparaten beproefd en één uur een oefening gehouden ter contrôle van — en het vertrouwd raken van het personeel *met* — die apparaten;

2e. tweemaal schijfgeschoten met de oefeningkanons van 3.7 c.M. in de kns. van 15 c.M. op twee Noordzeeschijven, met gebruik der centrale vuurleiding;

3e. dagelijks oefeningen gehouden in de afstandswaarneming — waarbij ook éénmaal op een uitgebrachte schijf;

4e. driemaal een volledige oefening gehouden in munitieaanvoer;

5e. driemaal geoefend met de zoeklichten, geschakeld in de vuurleiding;

6e. éénmaal de manoeuvre „Man over boord", met alle officieren op de brug uitgevoerd;

7e. driemaal (altijd na wasschen van 3. u. 30 m. tot 4 u., als toestand zee het toelaat), roeioefeningen gehouden met twee sloepen;

8e. driemaal oefeningen gehouden met gasbeschermers;

9e. vier maal divisie-oefeningen gehouden. (Deze zullen voorloopig in tweede instantie komen, zoolang niet kan worden gerapporteerd, dat de gevechtsgereedheid van het schip verzekerd is);

10e. vijf maal gelegenheid gegeven tot zwemmen, waarvan in zee slechts door enkelen werd gebruik gemaakt (temperatuur zeewater 12°—14°), in de fjorden door zeer velen (temperatuur 16°);

11e. driemaal — tijdens wasschen equipage — voordrachten gehouden door een der officieren in de longroom voor commandant en officieren, over tevoren opgegeven onderwerpen het schip betreffende. Driemaal, terzelfder tijd eveneens voordrachten gehouden door een der officieren voor alle onderofficieren over soortgelijke onderwerpen;

éénmaal door een der officieren voor de equipage over de reis en de te bezoeken fjorden en plaatsen;

éénmaal een voordracht gehouden door den luitenant ter zee FURSTNER, als inleiding voor de te houden oefeningen op de kaart;

12e. dagelijks na theewater werden rollen gerepeteerd;

13e. de „opleiding" seiners werd dagelijks met kracht voortgezet.

Nachtelijke oefeningen werden niet gehouden, daar het bijna geen nacht is.

5°. Mededelingen omtrent den gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was zeer gunstig.

6°. **Verschillende bijzonderheden.**

Nihil.

c. Reis van Trondhjem naar Oslo.

1°. Gegevens van nautischen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

Verblijf te Molde en Trondhjem.

Aangekocht werden te Trondhjem:

5	K.G.	kwik	à Kr. 15.—	per K.G.	(noodig voor de paravanes)
25	„	werk gepl:	„ „ 1.90	„ „	
2	st.	planken	„ „ 15.05	totaal	
155	ton	voedingwater	„ „ 3.50	per ton	
50	„	drinkwater	„ „ 3.50	„ „	

Levensmiddelen:

390	K.G.	rundvleesch	„ „ 4.—	per K.G.	goed — duur	
260	„	varkensvleesch	„ „ 4.—	„ „	„	„
25.5	„	reuzel	„ „ 4.—	„ „	„	„
220	„	uien	„ „ 0.80	„ „	„	„
150	„	uien (300 rts. groenten)	„ „ 0.80	„ „		
160	„	wortelen (320 rts. groenten)	„ „ 1.—	„ „	„	„
30	„	gist	„ „ 4.—	„ „	„	„
2770	„	aardappelen	„ „ 0.35	„ „	matig	„

Alles ruim verkrijgbaar.

(Opmerkingen over olie, brood en aardappelen, alsmede daarin genomen beslissingen).

Er werd geen olie geladen, daar de prijs ± *f* 75.— per ton was en geen andere dan deze dure Dieselolie was te verkrijgen. Nadat telefonisch de prijs was gevraagd van olie te Oslo, werd een nieuwe aanbieding gedaan, waarbij de olie kon worden geleverd voor denzelfden prijs, die men te Oslo zou opgeven.

In verband met de zeer hoog blijvende prijs ± *f* 70.— werd besloten geen olie te laden en te Oslo eventueel — wanneer geen prijs kon worden bedongen die de Hollandsche prijzen meer naderde — slechts zóóveel bij te laden, dat Holland kon worden bereikt.

Aan de hand der gegevens, voorkomende in het Marine-jaarboekje 1922/23, blz. 25, was bekend dat te Trondhjem de aardappelen en het brood van matige qualiteit waren en voorts nog duur ook. In verband daarmede werd door mij bepaald dat aan boord zou worden gebakken en eerst éénmaal aardappelen zouden worden beproefd — om als deze van matige qualiteit waren — de equipage zelf te laten beslissen of zij die liever vervangen zag door rijst, doch dat, wanneer zij toch aardappelen prefereerden, elke klacht over slechte aardappelen als „ongepast" zou worden gestraft.

Ik meende zulks te kunnen doen, daar rijst belangrijk goedkooper is en nu verder klachten over mindere qualiteit aardappelen ineens waren voorkomen.

De proef-aardappelen waren zooals veelal in het buitenland. Zij waren niet slechter maar ook niet beter dan in Edinburg, doch slechter dan in Holland. Na gelegenheid te hebben gegeven zich over de gestelde vraag uit te spreken, bleek een zeer kleine meerderheid voor verstrekking van rijst, waarop door mij werd besloten voor de helft van den duur der reis aardappelen en de andere helft rijst te verstrekken, waardoor ook minder last zal worden ondervonden van het achteruit gaan der aardappelen.

Voor de onderofficieren en officieren werd op verzoek der gamelles voor den geheelen tijd aardappelen aangeschaft.

Molde. Hoewel het verblijf te Molde van Zaterdagmiddag 12 uur—Maandagmorgen 6 uur, moet worden gerekend tot het bevaren van een der fjorden en dus onder gewone omstandigheden niet afzonderlijk zou worden vermeld, deed zich aldaar het bijzondere geval voor dat 's Zondagsmorgens draadlooze communicatie werd verkregen met het s.s. *Gelria* der Koninklijke Hollandsche Lloyd, dat ± 250 passagiers aan boord had.

Ik seinde den kapitein, dat Hr. Ms. *Java* voor alle passagiers te bezichtigen was, zoowel 's middags als in de avonduren, waarop antwoord binnenkwam dat zij daar gaarne gebruik van zouden maken en als toevoeging „Onder de passagiers bevindt zich generaal Snijders".

Ik heb toen gemeend deze onverwachte gelegenheid om in den vreemde dezen opperofficier, ook tegenover de Hollandsche omgeving en meerdere vreemdelingen aan boord *Gelria* te huldigen en te getuigen van de nog steeds levende dankbaarheid der Marine voor de oorlogsjaren, toen zij onder zijn onmiddellijke leiding stond, niet voorbij te moeten laten gaan.

Bij het ten anker komen van de *Gelria* begaf ik mij met mijn adjudant — tevoren draadloos aangekondigd — persoonlijk naar boord om mijne opwachting bij Zijne Excellentie te maken, die mij met den kapitein der *Gelria* aan de valreep ontving en

mij uitnoodigde mede aan te zitten aan de lunch die juist ging beginnen. Bij het binnenkomen in de salon werd het „Wilhelmus" gespeeld en mij — bij monde van den kapitein — verzekerd dat het bericht dat Hr. Ms. *Java* ter reede lag en het schip door mij ter bezichtiging was opengesteld, door allen op hoogen prijs werd gesteld.

De uitnoodiging om 's avonds met mijne officieren aan boord van de *Gelria* te komen dansen werd door mij afgewezen en omgezet in een invitatie aan alle passagiers, om zulks te komen doen aan boord van Hr. Ms. *Java*, daar ik — met op zij zetting van materialisme en egoïsme, daar het mooie passagiersschip belangrijk meer comfort enz. bood — vond dat zulks — zoowel buiten als binnen boord — tegenover de vele vreemdelingen ter plaatse zoowel als tegenover de Hollanders en vreemdelingen aan boord *Gelria*, veel meer zou bijdragen tot — naast alle oefeningen — het voornaamste doel der reis „Vlagvertoon". De invitatie werd dankbaar aanvaard en terwijl het den heelen middag aan dek stroomde van de Hollandsche en Noorsche gasten, kwamen 's avonds nog ± 125 gasten op het bal, dat zeer geanimeerd tot half twee duurde.

Ik had de eer en het genoegen bij mij aan tafel aan een diner te mogen ontvangen den generaal C. J. Snijders, den kapitein der *Gelria* F. Backer en behalve nog enkele andere gasten ook den heer Vogel, secretaris der afdeeling Rotterdam der Koninklijke Nederlandsche Vereeniging „Onze Vloot", die juist 14 dagen tevoren onze gastheer was geweest aan het groote diner te Rotterdam in het Weimar-Hotel.

Zeer toevallig had ik mede als gast aan tafel pastoor Breukel, een Hollandsche geestelijke, die sinds twee jaren te Molde als leider der Noorsche katholieken is gevestigd, terwijl nog mag worden vermeld dat de bij zijne Missie behoorende 6 katholieke zusters, allen 's middags aan mijn verzoek hadden voldaan om Hr. Ms. *Java* te komen bezichtigen.

Ik had gelegenheid den generaal Snijders in een tafelrede nog eens te herdenken en te verzekeren dat de Marine nog altijd met dankbaarheid en eerbied terugdenkt aan de wijze waarop zij in de jaren 1914—1918 onder zijne leiding had mogen dienen en het groote vertrouwen dat iedereen — ook in de Marine — in de hooge leiding had gesteld. Zijne Excellentie was merkbaar getroffen door de geheele ontvangst en dankte in een gevoelvolle rede, waarin hij zeer vleiende woorden sprak over de geheele Marine, die hij in die jaren bijzonder had leeren waardeeren.

Onder de vele gasten aan boord bevonden zich verder het gewezen Kamerlid Henri ter Hall en het nieuw gekozen 2e Kamerlid Cramer, die ik persoonlijk mocht rondleiden.

Trondhjem.

Direct na het vallen van het anker ging de officier van piket naar den wal, teneinde den consul kennis te geven van aankomst en in overleg met hem hetzelfde te doen bij de daarvoor in aanmerking komende autoriteiten i.c. den gouverneur van de provincie Odd Sverressön Klingenberg Fylkesmann i Sör Fröndelag en den garnizoenscommandant, generaal major Ivar Aavatsmark, chef for 5 divisions. Volgens mededeeling van den Consul heeft Trondhjem geen officieel erkende burgemeester; als zoodanig is in functie een door de bevolking zelf gekozen inwoner; hij vond het beter hiervan officieel geen notitie te nemen. De beide eerstgenoemde autoriteiten waren toevallig den dag van aankomst afwezig, doch keerden dien avond terug, zoodat mijn bezoeken tot den tweeden dag werden uitgesteld.

Te 2 uur bracht de Consul mij een officieel bezoek, waarbij hem bij het van boord gaan het voorgeschreven saluut van 9 schoten werd gegeven.

Den volgenden morgen beantwoordde ik zijn bezoek, waarna hij mij vergezelde bij het afleggen van bezoeken bij beide bovengenoemde autoriteiten. De garnizoens-commandant — gewezen minister van Oorlog tijdens het bezoek van Hr. Ms. de Koningin aan Christiania in 1923 — beantwoordde mijn bezoek den zelfden middag en bood zijn verontschuldigingen aan dat hij denzelfden avond met verlof ging naar de Noordkaap en daardoor niet in de gelegenheid was mij en de officieren eenige beleefdheid te bewijzen; hij bezichtigde het schip en uitte zich wederom in het bijzonder over de ruime en keurig ingerichte verblijven.

De gouverneur verzocht mij het bezoek op een der andere dagen te mogen beantwoorden, daar hij het zeer druk had, waarop ik hem voorstelde het als afgedaan te beschouwen. Hij liet echter toch door een zijner ondergeschikten zijn kaartje aan boord bezorgen.

De Consul inviteerde mij met zooveel mogelijk officieren op een garden party te zijnen huize, welke beleefdheid door mij werd beantwoord door het geven van een danspartij aan boord in den na-avond, waarop behalve de Consul en zijn familie, alle door hem op zijn garden party genoodigden werden gevraagd en ook waren.

Uit deze kennismaking volgden vooral voor de officieren vele bijeenkomsten aan boord en aan den wal.

De Consul zelf was echter daarna uitstedig en heeft zich verder van de Java en de opvarenden niets meer aangetrokken; een groote tegenstelling met hetgeen zijn collega te Edinburg deed, die geen minuut heeft laten voorbij gaan om in een of andere

richtig als gastheer op te treden.

Een der andere families — mede aanwezig op de avondpartij aan boord — inviteerde mij en een der officieren 's Zondags bij hem op zijn buitenhuis en bood ons bovendien een mooie autotocht aan langs de fjord.

Daar nog steeds de aan boord aanwezige feestverlichting niet was kunnen worden gepast en geprobeerd, had ik deze bij het avondfeest laten optuigen en laat op den avond laten ontsteken, waarbij bleek dat zij buitengewoon goed voldoet en de lijnen van het schip, opbouw en masten, zeer goed aangaf.

Op verzoek van een voetbalclub van den wal om te mogen matchen tegen een elftal van Hr. Ms. *Java*, werd door de equipage nog een elftal in elkaar gezet, dat echter vóór de match slechts eens gelegenheid had om te oefenen, daar men aan den wal niet op Zaterdag en Zondag wilde spelen. Het resultaat was dan ook niet twijfelachtig, n.l. 15—0 ten nadeele van het Java-team.

De aanraking der onderofficieren en manschappen met de bevolking kenmerkte zich door een zeer opgeruimden, netten omgang,waarbij zeer veel bezoek aan boord was en er avond aan avond tot betrekkelijk laat vooruit aan boord werd gedanst, zonder dat dit ooit aanleiding gaf tot eenige moeilijkheid. Door het geven van veel vrijheid in die richting werd minder gepassagierd en heerschte er zoowel vooruit, in het midden van het schip en achteruit een zeer vroolijke stemming aan boord. Avond aan avond gingen de sloepen volgeladen met gasten van officieren, onderofficieren en bemanning eerst laat naar den wal terug. Tijdens het verblijf is slechts één straf uitgedeeld voor het onder den invloed verkeeren van sterken drank.

2°. Nautisch gedeelte.

Op Maandag 27 Juli des voormiddags te 10 uur werd de reede van Trondhjem verlaten en door de Strine en Trondhjem-fjord — Trondhjems Leden — Edo en Yttre-fjord en Grip-Höle met 10 branders (12 mijl) naar zee gestoomd, waarop buiten de fjorden de vaart weer werd gereduceerd tot 6 branders = ± 7 mijl.

Het geheele traject geeft geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen. Er stond een nogal hooge deining waardoor het schip flink slingerde, hetgeen het nogal gauw doet doch zeer gemakkelijk.

Den eersten dag werd recht om de West gestoomd teneinde de kust eens uit het oog te verliezen, om de officieren te oefenen in het maken van bestek en vervolgens weer in het aanloopen van

de kust op de D.W. Vervolgens werd weer langs de kust om de Zuid gestuurd, waarbij eenige malen werd gestopt voor het houden van schietoefeningen en roeien, tot op de A.M. van den 29en Juli de chef van de machine-kamer rapporteerde dat B.B.'s condensor eenigszins kleurde, dus vermoedelijk lek was, waarna koers werd gezet op den ingang van de Sogne-fjord om indien deze verkleuring zou toenemen, daarin een ankerplaats te zoeken. teneinde opkoken der ketels te voorkomen.

Toen op de D.W. van 30 Juni bleek, dat de verkleuring iets was toegenomen, werd besloten — na het houden van schietoefeningen op de V.M. vóór den ingang der Sogne-fjord — naar binnen te stoomen en te ankeren bij Balholmen, teneinde daar gelegenheid te geven den condensor te openen en de pakkingmoertjes der tubeplaten aan te draaien, waarvoor met nacht en dag doorwerken twee dagen werd noodig geoordeeld, zoodat dit juist vóór den Zondag kon zijn afgeloopen. Te 2 uur A.M. werd de Sogne-fjord binnengestoomd en te 9 uur geankerd in de kleine Ese-fjord nabij Balholmen.

Ook ditmaal werd geen loods gebruikt. Het bevaren der fjorden overdag en *bij goed weer*, is zoo uiterst eenvoudig en leerzaam, dat de navigatie geheel aan de officieren van de wacht kan worden overgelaten.

Bij aankomst Balholmen liet ik echter de loodsvlag hijschen, daar de mij ten dienste staande gegevens voor een goede ankerplaats van dit lange schip zeer vaag waren. Wel bleek mij uit de reisbeschrijving van Hr. Ms. *Heemskerck* en *Tromp* — jaarboekje 1922/23 blz. 24 — dat zij in de Ese-fjord ten anker hadden gelegen en stonden op de Engelsche Admiraliteitskaart no: 2291 en de Noorsche kaart no: 211 II twee ankerplaatsen aangegeven, doch de Norway Pilot no: 2 die eveneens sprak over goeden ankergrond, gaf als grootste breedte aan 2½ à 3 cable = 2½ à 3 × 180 M., dus groot 500 M., terwijl vóór den ingang een steen van 3 v.m. stond aangegeven en geen detailkaart bestaat — althans niet aan boord was.

In verband met het veel langere schip, gaf dus de wetenschap dat de beide andere schepen er wel gelegen hadden, nog geen zekerheid dat er voldoende plaats voor dit schip zou zijn.

Waar echter ankeren in de Sogne-fjord zelf vóór Balholmen door de groote diepte was uitgesloten, werd getracht een loods te krijgen, hetgeen echter niet mogelijk was, zelfs niet toen een officier van piket werd gestuurd om een loods te halen.

Waar eerstgenoemde terugkwam met de mededeeling, dat de groote mailbooten ook in de Ese-fjord ankerden, werd vlak langs den steiger van de kustbooten naar binnen gestoomd en midden in de Ese-fjord geankerd in 8 v.m. water met S.B.'s anker en

15 vm. ketting. De ruimte bleek zeer voldoende te zijn, zoodat zelfs werd afgezien van het eerste plan om te vertuien.

De gegevens in de zeilaanwijzingen zijn wel sober, zoodat het voor het vervolg (wellicht Sumatra) veel waard kan zijn te weten, dat in de Esefjord een zeer goede ruime ankerplaats voor de grootste schepen is te vinden, waarbij binnenvarende vlak langs den kant van het groote hotel moet worden gehouden en zulks gemakkelijk zonder loods kan geschieden.

De herstelling aan den condensor kwam Zaterdagavond gereed, echter zonder dat deze was nageperst.

Maandagmorgen te 7 u. werd het anker gelicht en de Sognefjord uitgevaren en vervolgens met 6 branders op ± 10 mijl afstand de kust gevolgd naar Oslo.

Op de D.W. van den 6den Augustus werd de Christianiafjord binnengevaren en te Dröbak te 8 uur V.M. het Noorsche gouvernement gesalueerd met 21 schoten, hetwelk oogenblikkelijk van het fort van gelijken naam werd beantwoord, waarna werd doorgestoomd naar de reede en aldaar — waar geen loods zich meldde — na te 9 u. 30 m. het gouvernement nogmaals met 21 schoten te hebben gesalueerd, hetgeen thans werd beantwoord van het fort Akershus, zonder loods op een door den havenmeester door een kleine boei aangegeven plaats in 12 vm. water vertuid met open kluis over S.B. en van beide ankers 30 vm. ketting.

3°. Het schip.

Tusschen Trondhjem en de Sognefjord stond eenige deining die het schip deed slingeren.

Het schip slingert gemakkelijker dan andere schepen, doch ook vlugger, hetgeen uit een artilleristisch oogpunt nadeelig is.

Door mij werd aan boord een commissie benoemd onder voorzitterschap van den eersten officier, waarin als lid zitting kreeg de aan boord aanwezige marine-ingenieur L. Troost, teneinde met redenen omkleede voorstellen in te dienen van de noodig geoordeelde herstellingen en wijzigingen, daar — zooals te verwachten met een nieuw schip — meerdere meer of minder ernstige gebreken naar voren begonnen te komen, waarvan hier als voornaamste worden vermeld de hooge temperaturen in de victualiebergplaatsen, provoosten en werkplaatsen, doordien het schip daar ter plaatse niet is beschoten.

4°. Oefeningen.

Oefeningen hadden — ook ter reede Trondhjem — veelvuldig

plaats. Geen enkele maal behoefden aangekondigde oefeningen door slecht weer of andere omstandigheden te vervallen.

Gedurende de 9 werkdagen (schoonschip niet meegerekend) dat geoefend kon worden, werden:

1e. dagelijks alle vuurleiding-apparaten beproefd en gedurende een uur een oefening gehouden ter contrôle van en het vertrouwd raken van het personeel met die apparaten;

2e. 5 maal schijfgeschoten met oef.; kns. van 3.7 c.M. met gebruik centr. vuurleiding op Noordzeeschijven;

3e. dagelijksche oefeningen in afstandwaarneming gehouden; 5 maal op een uitgezette Noordzeeschijf;

4e. 4 maal werd een oefening gehouden in munitie-aanvoer;

5e. 1 maal geoefend met de zoeklichten, geschakeld in de vuurleiding;

6e. 4 maal roeioefeningen met 2 sloepen;

7e. 4 maal theorie over de gasbeschermers gehouden;

8e. 3 maal divisie-oefeningen gehouden;

9e. 3 maal gelegenheid tot zwemmen gegeven;

10e. 3 maal voordrachten gehouden door den commandant of een der officieren in de longroom, voor commandant en officieren over tevoren opgegeven onderwerpen het schip betreffende; 1 maal terzelfder tijd eveneens voordrachten gehouden door een der officieren voor alle onderofficieren over soortgelijke onderwerpen;

11e. dagelijks na theewater werden rollen gerepeteerd;

12e. de „opleiding" seiners werd dagelijks met kracht voortgezet.

Nachtelijke oefeningen werden niet gehouden.

5°. Mededeelingen omtrent den gezondheidstoestand

De gezondheidstoestand was zeer gunstig.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Te Trondhjem werd nog een schrijven ontvangen van den Consul W. Wilson te Edinburg, naar aanleiding van mijn bemerkingen die ik gemaakt had over het niet beantwoorden van mijn bezoek aan den Lord Provost te Edinburg, noch persoonlijk noch door het doen afgeven van een visitekaartje, zonder dat zijnhoogedelgestrenge daarover te voren met mij had gesproken, alsmede over het feit dat op de rekening der geleverde stookolie

een extra bedrag à £ 12 was uitgetrokken voor z.g. douanerechten, terwijl door mij prijsopgave was gevraagd van olie „f.o.b."

d. Reis van Oslo naar Vlissingen.

1°. Gegevens van nautischen en strategischen aard van de bezochte havens en reeden.

Verblijf te Oslo.

Aangekocht werden:

549.9	ton	stookolie	à	87.5	sh.	per ton
183	„	voedingwater	„ Kr.	2.50	„	„
42	„	drinkwater	„ „	2.50	„	„
4	st.	waterkranen	„ „	5.—	„	stuk

Levensmiddelen:

324	K.G.	rundvleesch	à Kr.	3.60	per K.G.	matig —	duur
129.8	„	varkensvleesch	„ „	4.50	„ „	goed —	„
12.7	„	reuzel	„ „	4.50	„ „	„	„
300	„	brood	„ „	0.92	„ „	„	„
2480	„	aardappelen	„ „	0.20	„ „	matig —	billijk
100	„	uien	„ „	0.63	„ „	goed	„
300	rts.	uien (groenten)	„ „	0.31	„ rts.	„	„
15	K.G.	gist	„ „	2.50	„ K.G.	„	„

Alles was ruim verkrijgbaar.

Direct nadat het schip vertuid lag ging de officier van piket naar den wal, teneinde den zaakgelastigde en den consul-generaal kennis te geven van aankomst, te vragen wanneer ik beide vertegenwoordigers, die geassimileerd zijn aan den rang van kapitein ter zee divisie-commandant, mijn bezoek kon brengen en inlichtingen in te winnen welke plaatselijke en militaire autoriteiten eveneens van aankomst moesten worden verwittigd.

Na bekomen inlichtingen van den Nederlandschen zaakgelastigde, dat dit laatste reeds was geschied, keerde de officier van piket terug met bericht dat o.g. zijn opwachting direct kon komen maken en tevens alles geregeld was om nog dienzelfden morgen de overige noodzakelijke bezoeken af te leggen. In verband met de daartoe verkregen opgaven werden dien morgen door mij — vergezeld van mijn d.d. adjudant — behalve bovengenoemde, nog de volgende bezoeken afgelegd:

1e. bij den minister van Verdediging, Zijne Excellentie ROLF JACOBSEN;

2e. bij den contre admiral BERGLUND, hoofd der Noorsche marine;
3e. bij den fylkesmann RHOAR OLSEN;
4e. bij den ordförer WITH;
5e. bij den generaal-majoor BÜLL,
terwijl ten paleize door mij de receptie-boeken van Zijne Majesteit den Koning en Hare Majesteit de Koningin werden afgeteekend.

De sub 2, 4 en 5 genoemde autoriteiten waren ziek of afwezig en werden daar slechts kaartjes afgegeven.

Des namiddags respectievelijk om 2 uur en 2 u. 30 m., werden deze bezoeken beantwoord door den Nederlandschen zaakgelastigde en den Consul-generaal, welke beide autoriteiten bij hun vertrek het hun toekomende saluut van 11 schoten ontvingen.

De overige bezoeken werden den volgenden morgen alle beantwoord door het afgeven van kaartjes aan boord of aan de sloep bij de aanlegplaats.

De Noorsche predikant SPENNING had de beleefdheid een groot aantal uitnoodigingen te geven voor alle opvarenden tot bezoek van de Sjømans Mission (Zeemanshuis), welke uitnoodigingen in het Hollandsch waren gesteld en photo's bevatten van Hollandsche marinematrozen, bezoekers dier inrichting aan lees- en schrijftafel.

De Nederlandsche pastoor DE GEUS schreef mij een brief, dat hij bij voldoende bezoek des Zondags in de Hoogmis in het Hollandsch zou preeken, terwijl de Consul-generaal de groote — door mij bijzonder gewaardeerde — gastvrijheid had, voor alle opvarenden in een vijftal bioscopen dagelijks gedurende het geheele verblijf van het schip, tijdens de eerste voorstelling van 5 uur tot 6 uur gratis plaatsen te reserveeren.

Doordien — evenals in de vorige Noorsche havens — dank zij de daarvoor zeer geschikte ruimte aan boord van dit schip op het dek boven de kombuis rond het kanon van 15 c.M. no. 2 en de door mij gegeven groote vrijheid aan boord voor het houden van danspartijen (zonder drank), welke bals zeer druk werden bezocht en nimmer aanleiding gaven tot eenigen wanklank, integendeel steeds zeer opgewekt en netjes verliepen, werd te Oslo weinig gepassagierd en waren de sloepen in den vooravond onafgebroken vol van *naar* boord komende *bezoekers* en 's avonds — tot zeer laat — met terugkeerenden, terwijl het meerendeel der bemanning zich aan boord kostelijk amuseerde.

Een gevolg daarvan was echter, dat betrekkelijk weinig gebruik werd gemaakt van de bovengenoemde uitnoodigingen.

Den dag van aankomst bood de heer mr. J. D. v. KETWICH VERSCHUUR mij met mijn d.d. adjudant een diner aan, in een

der buiten de stad gelegen restaurants, terwijl zijnhoogedelgestrenge mij voor de komende dagen een programma van feestelijkheden gaf. Tevoren had ik hem reeds geschreven om er rekening mede te willen houden, dat, als er soms in verband met het bezoek van Hr. Ms. *Java* te Oslo, meerdere invitaties zouden worden gedaan, het in mijn voornemen lag deze te beantwoorden met een diner of lunch bij mij in de kajuit en een avondfeest op den laatsten dag aan boord.

Het mij aangeboden programma luidde nu dan ook:

Op 7 Augustus, den dag na aankomst, 12 uur V.M. autotocht met zooveel mogelijk officieren naar Frognersaeterens met lunch aldaar en bezoek aan het Nansen-Amundsen-Museum, aangeboden door den heer J. MÖLBACH THELLEFSEN, consul-generaal en waaraan tevens deelnamen een vijftal Noorsche hoofdofficieren der marine.

Den zelfden avond officieel diner op de Nederlandsche legatie voor commandanten en 7 officieren, waar mede aanzaten de minister van Verdediging, de fylkesmann, de commandeerende generaal (de admiraal was ziek), een vertegenwoordiger van den uitstedigen minister van Buitenlandsche Zaken en eenige Noorsche hoofdofficieren der marine.

Den volgenden dag 8 Augustus, lunch voor commandant en 8 officieren in het Grand Hotel, aangeboden door den minister van Verdediging, waar behalve de meeste reeds bovengenoemde gasten, aanzat de d.d. burgemeester, président du conseil municipal en denzelfden avond bal ter Nederlandsche legatie, waar zooveel mogelijk officieren heengingen (17) en alle ter plaatse vertoevende gezanten met hun dames aanwezig waren.

Behalve deze officieele uitnoodigingen, volgden nog eenige meer van particulieren aard ten huize van den consul-generaal.

Zij werden door mij beantwoord met een officieele lunch op Zondagmiddag aan boord, waarbij aanzaten de Nederlandsche vertegenwoordigers benevens de sedert herstelde contre-admiral BERGLUND en de 4 Noorsche hoofdofficieren, die wij overal hadden ontmoet, waaronder de chef van de Noorsche hydrografie, de adjudant van den Koning, de chef van den marinestaf en de commandant van de haven (reserve-hoofdofficier) en waar ik nu nog geen gelegenheid had gehad ook de beide families van onzen zaakgelastigde en consul-generaal aan mijn tafel te zien, met een diner op Maandagmiddag voor de beide families mr. J. D. KETWICH VERSCHUUR en J. v. MÖLBACH THELLEFSEN, waarna te 9 uur het avondfeest (bal) begon, waarop alleen waren genoodigd de door onze beide Nederlandsche vertegenwoordigers gecordeeld daarvoor in aanmerking komende gasten, onder welke de aanwezige gezanten met hunne dames.

Bij die gelegenheid werd de aan boord aanwezige feestverlichting ontstoken.

Bij geen enkele voorafgaande gelegenheid kwam beter uit hoe dit schip zich leent voor dergelijke officieele feesten.

Aan de lunch, aangeboden door den minister van Verdediging, deelde Zijne Excellentie mij mede, dat Zijne Majesteit de Koning mij op Maandag 11 Augustus te 11 u. 14 m. ten paleize in Oslo in audiëntie zou ontvangen, zoodat op gemelden datum en uur ik het voorrecht had in gezelschap van den Nederlandschen zaakgelastigde en mijn d.d. adjudant, den luitenant ter zee der 2e klasse J. J. VAN STUIJVESANT MEIJEN, aan den Koning te worden voorgesteld.

Zijne Majesteit informeerde naar vele zaken Hr. Ms. *Java* betreffende en toonde — gedurende deze audiëntie — zeer veel belangstelling in marine-aangelegenheden.

Op den voormiddag van Maandag 11 Augustus maakte de ongewapende landingsdivisie — voorafgegaan door een bootsman, dragende de Nederlandsche vlag — onder commando van den kapitein der mariniers, een militaire wandeling door de stad, waarbij gedefileerd werd langs de Nederlandsche legatie en de particuliere woning van den consul-generaal. Na afloop dezer militaire wandeling, werd — door de goede zorgen van den zaakgelastigde — den troep eenige ververschingen aangeboden in een daarvoor bestemde lokaliteit.

Den 11en Augustus werd te 10 u. 30 m. het anker gelicht en wederom zonder loods de vriendelijke haven van Oslo verlaten, de beide Nederlandsche vertegenwoordigers met hunne families meenemend tot Dröbak, alwaar zij per roeisloep aan den wal werden afgezet.

Gedurende de ligdagen was dagelijks van 3 u. tot 5 u. en des Zondags van 10 u. tot 11 u. 30 m. en 's middags van 3 u. tot 5 u. gelegenheid gegeven tot het bezichtigen van het schip, waarvan door een zeer groot aantal bezoekers is gebruik gemaakt.

Op de A.M. van Maandag 10 Augustus werd door een 12-tal Noorsche zee-officieren uit Horten, waaronder de inspecteur der Marine-artillerie, eenige andere hoofdofficieren en o. m. een officier van den marine-vliegdienst een bezoek aan boord gebracht, waarvoor tevoren namens den admiraal toestemming was gevraagd, die door mij werd gegeven.

Gedurende het geheele verblijf behoefde geen enkele schepeling voor dronkenschap te worden gestraft en een betrekkelijk zeer gering aantal voor te laat komen (geen enkele voor te laat op het werk komen).

Als eenige wanklank van het bezoek in de Noorsche havens,

moet — ter waarschuwing voor volgende bezoeken — worden vermeld, dat te Trondhjem van een der officieren een photografietoestel, te Oslo van den chef machinekamer uit zijn hut een zilveren horloge met ketting en van mij zelf mijn vrijwel nieuwe Zeiss-binocle werd gestolen.

2°. Nautisch gedeelte.

Dinsdag 11 Augustus des voormiddags te 10 u. 30 m. werd Oslo verlaten en bij mooi weer de Oslofjord uitgestoomd. Ter hoogte van het Noorsche Marinestation Horten brachten twee marine-watervliegtuigen ons een afscheidsgroet, door eenige malen over en om het schip heen te vliegen. Na verlaten fjord werd op ± 10 mijl afstand de Noorsche kust gevolgd langs Lindesnesse the Naez en koers gezet op het licht van Utsire, dat op de E. W. van 12 Augustus werd gepasseerd. Het lag in de bedoeling bij dagworden de Selbjörnfjord — Noorderlijke toegang der Hardangerfjord — in te stoomen, doch zware regenbuien maakten het met zekerheid verkennen van den ingang der fjord te bezwaarlijk, zoodat op de D. W. terug werd gestoomd om, indien het weer wat opklaarde, de Bömmelerfjord in te varen. Tusschen een paar buien in werd tegen 11 uur met zekerheid goed bestek gekregen door punten van den wal en te 1 uur via den Noordelijken ingang der Bömmelerfjord de Hardangerfjord binnengevaren. Daar het te laat was om nog naar Odda op te stoomen, werd de Maurangerfjord ingevaren en getracht een ankerplaats te vinden bij „Sundal", waar echter op de eenige op de kaart aangegeven ankerplaats, voor dit lange schip geeen veilige plaats kon worden gevonden, zoodat teruggestoomd werd en in de haven van Lervig 's avonds te 10 uur werd geankerd. Nadat den volgenden morgen de landingsdivisie — na bekomen toestemming — ongewapend aan den wal een marsch had gemaakt, werd te 3 u. 30 m. Lervig wederom verlaten en door den Zuidelijken uitgang de Bömmelerfjord uitgestoomd en direct om de Noord gestuurd, teneinde het op dien tijd uit Bergen vertrokken s.s. der Rotterdamsche Lloyd — de *Tjerimai* — tegemoet te stoomen en daar op de E. W. een zoeklichtoefening op te houden. Hierna werd koers gezet 3 mijl bewesten Utsire en vandaar op Terschellingerbank. Er woei een krachtige Noordwestelijke wind, die al Zuidelijker komende afnam. Op de E. W. van Zondag 16 Augustus werd het lichtschip Terschellingerbank verkend en daarna — daar Vlissingen eerst op den 18den Augustus behoefde te worden bereikt — koers gezet op Borkummerrif, vanwaar — zooveel mogelijk seinende met lichtschepen en kustwachtposten — werd terugestoomd langs lichtschip Terschel-

lingerbank en Haaks en voorts lang Egmond, buiten de 5 vaam lijn blijvend, langs de kust tot Scheveningen, waar op de E. W. een zoeklichtoefening werd gehouden en daarna via lichtschip Maas naar de Wandelaar werd gestoomd, de Wielingen in en te 5 u. 30 D. W. ter reede Vlissingen werd geankerd. Te 8 u. 30 m. werd in de buitenhaven tijdelijk gemeerd en op de A.M. het schip met behulp van sleepbooten door de sluis verhaald en achter Hr. Ms. *Wachtschip* gemeerd.

3°. Het schip.

Wederom kon worden geconstateerd dat het schip gauw en flink slingert, doch bijna niet stampt. Het schip manoeuvreert heel gemakkelijk en draait — wanneer er geen wind is — ook gemakkelijk zonder vaart — met de buitenschroeven tegen elkaar in — bijna op de plaats. Bij eenigszins krachtigen dwarswind, is het echter absoluut noodig voor een tamelijk goeden vaart te zorgen als men wil draaien.

4°. Oefeningen.

1e. Dagelijks werden alle vuurleidingapparaten beproefd.
2e. Dagelijks werden oefeningen gehouden in afstandswaarneming.
3e. 3 maal oefeningen in de munitie-aanvoer.
4e. 2 maal werden oefeningen gehouden met de zoeklichten geschakeld in de vuurleiding.
5e. 2 maal werden oefeningen gehouden met de vuurleiding.
6e. 2 maal werden oefeningen gehouden met gasbeschermers.
7e. 1 maal werd door den commandant een lezing gehouden over „Oorlogswachtrol" en door den ingenieur der marine TROOST over het „Flettner roer".

5°. Mededeelingen omtrent den gezondheidstoestand.

De gezondheidstoestand was zeer gunstig.

6°. Verschillende bijzonderheden.

Het gedrag der equipage te Oslo en de houding aan den wal, gaf wederom aanleiding tot tevredenheid.

Zeer opvallend is dat in Noorwegen — niettegenstaande het drankverbod — het aantal zwaar beschonken menschen, dat zelfs op klaarlichten dag op straat werd aangetroffen, zeer groot is en dat gedurende deze geheele reis — na het verlaten van Rotterdam — van de geheele bemanning slechts één man een keer is gestraft wegens dronkenschap, iets wat te Vlissingen en Rotterdam vrij veel het geval geweest was. De pogingen die

overal gedaan werden om aan boord dranken te krijgen, gaan alle perken te buiten. Zoo werden bij mij vermoedelijk van een klein tafeltje buiten de gamellehut, de beide modelkraftjes met elixer gestolen en er hebben zich gevallen voorgedaan, dat — gasten waarvan men het allerminst zou verwachten — op bepaald onbeschaafde wijze zich aan drank te goed deden.

Wat aangaat de aan boord verstrekte Noorsche kaarten zij vermeld, dat zij in enkele opzichten voordeelen boden boven de Engelsche, n.l. wat aangaat bij nachtelijk varen, de overzichtelijkheid der lichten, hetgeen echter overdag de kaart wat druk maakt, doch dat zij als nadeel hebben dat het daarop voorkomende kompas zeer klein is en alleen magnetisch, terwijl speciaal hier aan boord, waar gevaren wordt op gyrokompassen, het rechtwijzende kompas het eenige noodige is.

De Engelsche kaarten zijn in alle opzichten voldoende en alleen als het financieel verschil maakt, zou m.i. het aanschaffen van Noorsche kaarten aanbeveling verdienen, anders heeft het weer voordeelen de kaarten te gebruiken die men overal elders gebruikt.

Materieel en Rijkswerven.

In het tijdvak van 1 October 1924 tot 1 October 1925 hadden slechts de allernoodigste werkzaamheden plaats tot onderhoud der werven.

Hiertoe behoorden ook de nogal omvangrijke werkzaamheden van voorziening in de gebreken van het Nieuwe dok te Willemsoord en het bouwen van een gewapende betonschoeiing langs het Marinedok van de werf te Hellevoetsluis.

Verder werden nog, buiten de gewone onderhoudswerken, te Willemsoord fundatie en opstand van het gebouw voor de werfdivisie respectievelijk gelegd en opgebouwd.

De maatregelen noodig voor de reorganisatie van de Rijkswerf te Hellevoetsluis, waarvoor wordt verwezen naar hetgeen is vermeld op de bladzijden 117 en 118 van het Jaarboek 1923-24, werden in 1924 verder ten uitvoer gebracht; behalve wat aangaat enkele zaken van ondergeschikt belang was de reorganisatie op 1 Januari 1925 tot stand gekomen.

De nieuwe organisatie voor de Rijkswerf te Hellevoetsluis werd vastgesteld bij M. R. van 20 Februari 1924 D n°. 65. Zij is aldus, dat er vanaf 1 Januari 1925 bij de genoemde werf is: 1e. eene technische afdeeling, zijnde de vroegere afd. „Industrie" met toevoeging van een zeeofficier voor hetgeen op nautisch gebied op de werf zal moeten geschieden en het geven van nautische adviezen. De bedoelde officier is tevens chef van het torpedo-atelier en havenmeester der Marinehaven te Hellevoetsluis; 2e. de Griffie, waartoe behoort de eigenlijke Griffie en het loonbureau en alwaar ook het beheer over de resteerende magazijnsvoorraden wordt gevoerd en 3e. een administratiebureau, hetwelk in de plaats

trad van de afdeeling „Boekhouding"; dit bureau is ook belast met door de werf te verrichten aanschaffingen, voor zoover deze niet geschieden door de Rijkswerf te Willemsoord of het Rijksinkoopbureau.

De schepen, die te Willemsoord worden opgelegd, werden, voor zoover zulks niet reeds in 1924 was geschied, in 1925 van Hellevoetsluis naar de Rijkswerf te Willemsoord overgebracht, terwijl enkele vaartuigen ter oplegging naar de Rijkswerf te Hellevoetsluis zijn overgevoerd geworden .

Ter voorziening in de bij de Rijkswerf te Willemsoord ontstane behoefte aan meerdere ruimte voor het bergen van scheepsinventarissen, werd een bestaand kolenmagazijn verbouwd en ingericht voor het bergen van inventarissen van opgelegde schepen.

Overzicht der verrichtingen bij de Rijkswerven, gedurende het jaar 1924.

Rijkswerf te Willemsoord.

Onderhoudsvoorzieningen.

Schepen.

De pantserschepen *Tromp* en *Heemskerck* werden gereedgemaakt voor oefeningsreizen, de mijnenlegger *Douwe Aukes* werd gereedgemaakt voor in-dienststelling voor de vaartochten met adelborsten en de mijnenleggers *Vulcanus* en *Triton* voor in-dienststelling ten behoeve van het politietoezicht op de visscherij.

Overigens werden de noodige onderhoudsvoorzieningen uitgevoerd aan in dienst zijnde en opgelegde kanonneerbooten, mijnenleggers, mijnenvegers, instructie- en logementschepen.

Het pantserschip *Hertog Hendrik* werd van het Marine-Etablissement overgebracht naar de Rijkswerf te Willemsoord en kwam aldaar aan den 4en November 1924, waarna

aan dit schip alleen de onvermijdelijke onderhoudswerkzaamheden werden verricht. De kanonneerboot *Braga* werd overgebracht naar Hellevoetsluis.

Torpedo- en Onderzeedienst.

De in- en buiten-dienst zijnde torpedo- en onderzeebooten ondergingen de noodige onderhoudsherstellingen. De torpedobooten *G 13* en *G 16* werden gereed gemaakt voor vaartochten met adelborsten. De torpedoboot *G 2* werd van de Rijkswerf te Hellevoetsluis naar Willemsoord overgebracht en in onderhoud opgenomen. Aan het depôtschip voor onderzeebooten *Cornelis Drebbel* en het bergingsvaartuig voor onderzeebooten werden de noodige onderhoudsvoorzieningen uitgevoerd.

Schoeners voor politietoezicht op de visscherij.

De schoener *Zeehond* was gedurende het geheele jaar in dienst opgelegd en onderging het noodige onderhoud.

Sleepbooten, barkassen enz.

De verschillende hulpvaartuigen van den wachtschipsdienst, den onderzeedienst en den luchtvaartdienst vereischten verschillende onderhoudsvoorzieningen.

Diensten der Marine.

De noodige onderhoudswerkzaamheden en hulpdiensten werden uitgevoerd ten behoeve van opleidingen, kazernes, exercitieloodsen, sportterreinen, schietbanen, badhuizen, cantine, provoost en krijgsraadgebouwen, het Marine-hospitaal, het Commandementsgebouw, de Marine-radio-stations, de Marine-vliegkampen, automobieldienst en kustwachtposten. Voor de kazernes te Amsterdam en Rotterdam en de te Vlissingen gevestigde militaire inrichtingen werden inventarisgoederen hersteld.

Diensten van het Loodswezen en der Hydrographie.

De noodige herstellingen aan vaartuigen en materieel van het Loodswezen, de Betonning en de Verlichting in het 1e, 2e en 3e district werden op aanvraag van de betrokken directeuren van het Loodswezen of ingevolge Ministerieele opdrachten uitgevoerd.

Het opnemingsvaartuig *Eilerts de Haan* werd voor indienststelling gereed gemaakt en onderging eenige herstellingen na buiten-dienststelling op 7 October 1924.

Buitengewone voorzieningen.

Schepen.

Ten behoeve van de kruisers *Java* en *Sumatra* werden sloepen, munitie en uitrustingsgoederen gemaakt.

Eene nieuwe vuurleidingsinstallatie werd op de pantserboot *Friso* aangebracht en het schip voor in-dienststelling gereed gemaakt.

De kanonneerboot *Hefring* werd voorzien van nieuwe stoomketels.

De onderzeebooten *K IX* en *K X* werden gereed gemaakt voor vertrek naar Nederlandsch-Indië.

Voor het torpedotransportvaartuig *Mercuur* werd een nieuwe waterpijpketel gereed gemaakt en deze geplaatst. Een laadmast met transportbaan werd gemaakt.

Met de inrichting van de afgevoerde kanonneerboot *Wodan* tot bergplaats voor brandstofolie werd een aanvang gemaakt.

Diensten.

Aangevangen werd met den bouw en de inrichting van schoollokalen voor de werfdivisie, gedeeltelijk onder eigen beheer.

Vaartuigen van het Loodswezen, de Verlichting en de Betonning.

Het stoomloodsvaartuig no. 2 onderging een groote herstelling aan den romp en de ketel- en machine-installatie, welke werkzaamheden aan het einde van het jaar nog niet gereed waren.

Drie zeilloodsschoeners werden verbouwd voor het aanbrengen eener motorinstallatie (Kromhout-ruwoliemotoren van 90 A.P.K.) en kwamen gereed. Met het verbouwen van 2 andere zeilschoeners voor gelijk doel werd aangevangen.

De verbouwing van het lichtschip no. 6 werd beëindigd, waarna het lichtschip no. 3 eveneens werd verbouwd en van een nieuwe licht- en mistsein-installatie werd voorzien, welke werkzaamheden bij het einde des jaars nog niet gereed waren.

Proefnemingen.

Verschillende werkzaamheden voor proefnemingen werden verricht, voornamelijk op artillerie- en torpedogebied.

Aanmaak en wijziging van mijnenmaterieel.

Ingevolge Ministerieele beschikking van 7 Maart 1924 D 53 werd een 500-tal verspermijnen voorzien van eene veiligheidsinrichting en ingevolge Ministerieele Resolutie van 28 Juni 1924 D 51 werd een aanvang gemaakt met den aanmaak van 100 verspermijnen Sautter Harlé, op te leveren in den loop der jaren 1925, 1926 en 1927.

Schadevaringen.

Eenige kleine averijen aan vaartuigen en havenwerken toegebracht door schepen en vaartuigen der Marine werden hersteld.

Aanbouw.

De stoomloodsvaartuigen nos. 16 en 17 werden afgeleverd, eerstgenoemde in de maand April en laatstgenoemde in de maand November 1924.

Ten behoeve van het bij de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw Fijenoord in aanbouw zijnde flottieljevaartuig *Flores* werd ingevolge Ministerieele beschikking van 12 April 1924 D 55, begonnen met den aanmaak van 2 waterpijpketels, welke nog niet gereed waren aan het eind van het jaar.

Voor beide in aanbouw zijnde flottieljevaartuigen werden 4 motoren voor motorsloepen gemaakt, alsmede de rompen dier sloepen en van 4 sloepen B 4 en een jol, welke ten deele gereed kwamen.

Voor de kruisers *Java* en *Sumatra* werden 4 motorsloepen en eenige roeisloepen gemaakt, welke grootendeels gereed kwamen.

Voor magazijnsvoorraad werden gemaakt:

4 cylindrische stoomketels voor kanonneerbooten, waarvan 2 werden afgeleverd en 2 grootendeels gereed kwamen. Voorts werd de aanbouw beëindigd van een motorsloep van 28 voet met Thornycroftmotor en 4 jollen.

Op 31 December waren nog onderhanden:

1 motorsloep van 28 voet;
3 jollen;
2 sloepmotoren van 28 P.K.

Werkzaamheden ten behoeve van het werfbedrijf.

Gebouwen.

Een der aanwezige kolenmagazijnen werd onder eigen beheer verbouwd tot magazijn voor inventarisgoederen van reserveschepen.

Electrische-Centrale complex.

Het hoofdschakelbord werd uitgebreid en een zelfregistreerende meetinstallatie gemaakt.

Het kabelnet onderging eenige uitbreiding.

Werfvaartuigen.

De oude boklichter *Olifant* afkomstig van het Marine-Etablissement te Amsterdam werd verbouwd tot drijvende olietank voor het magazijnsbedrijf, welke verbouwing aan het eind van het jaar nog niet gereed was.

Groote werktuigen.

Een omvormer met schakelbord werd opgesteld in de monteurswerkplaats.

Eenige groote werktuigen werden aangekocht en opgesteld in verschillende werkplaatsen.

Werkzaamheden ten behoeve van het Marine-Etablissement te Amsterdam en de Rijkswerf te Hellevoetsluis.

De *kanaalboot* onderging een groote herstelling. Het *Marinetransportvaartuig no. 1* onderging een motorreparatie. Verschillende magazijnsgoederen en gereedschappen werden hersteld.

Werkzaamheden voor andere Departementen en particulieren.

Departement van Financiën.

Het stoomschip *Sphynx* van het Staatstoezicht op de visscherijen in Zeeland werd aan de Rijkswerf afgegeven en onderging eenige herstellingen. In de plaats van dit schip werd het Marine-motorvaartuig *Voorwaarts* aan het Staatstoezicht op de visscherijen afgegeven.

Eenige herstellingen werden verricht aan vaartuigen der recherche.

Departement van Oorlog.

Het stoomschip *T.D. I* van het regiment kust-artillerie te Helder onderging eenige herstellingen. Eenige kanonnen en bijbehoorende munitie werden gereedgemaakt en overgedragen. Schijfvlotten werden gemaakt. Eenige werkzaamheden werden verricht ten behoeve van verdedigingswerken in de stelling Helder.

Departement van Justitie.

Het opleidingsschip *Noord-Brabant*, voor ter beschikking van de Regeering gestelde minderjarigen, werd met de minst mogelijke kosten onderhouden.

Departement van Waterstaat.

Eenige werkzaamheden werden verricht ten behoeve van het s.s. *Breezand* van de Zuiderzeewerken.

De electrische verlichtingsinstallatie der sluiswerken van het Noordhollandsch kanaal te Helder werd onderhouden.

Departement van Koloniën.

Voor den magazijnsvoorraad der Marine in Nederlandsch-Indië werden verschillende artikelen vervaardigd, zooals teakhouten blokken, keuringswerktuigen voor hulzen, onderdeelen en gereedschappen voor geschut en draagbare wapenen, patronen voor seinpistool enz.

Assistentie werd verleend voor de keuring en verzending van goederen, artillerie-, torpedo- en luchtvaartmaterieel. Inventaris- en wapenkisten voor Marinetransporten werden nagezien en gecompleteerd. De met verschillende schepen uit Indië overgevoerde geschutmunitiën werden nagezien en gekeurd.

Een partij vlaggen werd vervaardigd voor het Binnenlandsch Bestuur, afdeeling Politie Batavia.

Verschillende departementen.

Een groot aantal vlaggen en vlaggestokken werd vervaardigd.

Werkzaamheden voor particulieren.

Eenige werkzaamheden werden tegen verrekening van den kostprijs uitgevoerd ten behoeve van Waterschappen, Gemeentelijke instellingen, de Noord- en Zuidhollandsche Reddingmaatschappij, de Marine-Jachtclub, aannemers van Marinewerken en particulieren.

Dokkingen.

In de beide gegraven dokken werden gedokt 116 schepen en vaartuigen met totaal 574 dokdagen.

In het drijvend dok werden gedokt 93 schepen en vaartuigen met totaal 301 dokdagen.

Electriciteitsbedrijf.

De werfcentrale deed gedurende den werfarbeidstijd dienst voor de stroomopwekking ter aanvulling der stroomlevering door het Provinciaal Electriciteitsbedrijf van Noordholland en overigens ter omvorming van de door dat bedrijf geleverde hoogspanningsstroom.

Over 1924 werd afgeleverd 1095366 K.W.U. inbegrepen de stroomlevering door het Provinciaal bedrijf, tegen 1046284 K.W.U. in 1923.

Marine-transportbedrijf.

De vaartuigen Marine-transportdienst *nos. 2* en *4* waren het geheele jaar in de vaart, behoudens korte onderbreking

voor reparatie. Het vaartuig Marine-transportdienst *no. 3*, hetwelk hoofdzakelijk voor reservevaartuig bestemd is, had 110 werkdagen zonder emplooi. De geregelde beurtdienst tusschen Helder, Amsterdam, Hellevoetsluis, Vlissingen, vice versa, had zonder onderbreking plaats in vereeniging met het te Hellevoetsluis gestationneerde vaartuig Marine-transportdienst *no. 1*. Het vaartuig Marine-transportdienst *no. 2* deed voornamelijk reizen tusschen Helder, Amsterdam, Hellevoetsluis en Gorinchem. Het aantal dagen dat buiten de standplaats werd verbleven bedroeg voor de vaartuigen *nos. 2, 3* en *4*, respectievelijk 232, 164 en 236.

Artilleriewerkzaamheden.

De werkzaamheden bestonden in:

a. Geschutmakerswerkplaats.

Het aanmaken van:

Resultaatinstrumenten voor de kruisers *Java* en *Sumatra*, verwisselstukken voor geschut, mitrailleurs en draagbare wapenen. Met het aanmaken van blank ledergoed, ter vervanging van het zwarte, werd geregeld doorgegaan.

Het verrichten van diverse herstellingen aan geschut, mitrailleurs, draagbare wapenen en ledergoed.

Het monteeren der vuurleidingsinstallatie a/b Hr. Ms. *Friso*.

b. Artillerie-werkplaats.

Deze werd in Februari 1924 overgebracht naar den N.W. hoek van de Rijkswerf, naast de geschutmakerswerkplaats.

De werkzaamheden bestonden in:

Het onderhouden van geschut, affutage, munitieliften, draagbare wapenen en ledergoed van uit dienst zijnde schepen, torpedobooten, het korps Mariniers, de Marine-kustwacht en den magazijnsvoorraad.

Het opstellen van een kanon van 8.8 c.M. no. 2 op de onderzeebooten *K XI, XII, XIII* en *O 11*.

Het opstellen van een kanon van 8.8 c.M. no. 2 in de duinen bij het fort Kijkduin voor proefnemingen.

Het sloopen en vullen van reddinglichten en het aanmaken van vetlappen voor den magazijnsvoorraad.

c. Pyrotechnische werkplaats.

Het nazien en onderhouden van de munitie der uit dienst zijnde schepen, zoomede van de reserve-munitie en van de munitie uit den magazijnsvoorraad.

Het nemen van monsters voor het periodiek onderzoek naar de stabiliteit van het buskruit der verschillende munitiën.

Het aanmaken der munitiën voor oorlogsvoorraad, schietoefeningen, proefnemingen, ladingbepalingen en keuringen voor Marine, Oorlog en Koloniën.

Het overgeven aan het Departement van Oorlog van de door dit Departement overgenomen munitie.

Het verrichten van de noodige werkzaamheden voor de overgave van munitie aan het Departement van Koloniën.

Het maandelijksch onderzoek der geweigerde patronen en slagdoppen.

Het reinigen en herstellen der verschoten hulzen.

Rijkswerf te Hellevoetsluis.

Onderhoudsvoorzieningen.

Schepen.

De in- en buiten dienst zijnde schepen, torpedo- en onderzeebooten ondergingen de noodige herstellingen voor onderhoud. De kanonneerboot *Braga* werd van Willemsoord naar Hellevoetsluis overgebracht en de torpedoboot *G 2* van Hellevoetsluis naar Willemsoord.

Diensten der Marine.

Aan gebouwen en lokaliteiten, waarin diensten der Marine zijn gevestigd, werden de noodige onderhoudsvoorzieningen uitgevoerd en ten deele door bemiddeling der Rijkswerf aan particulieren opgedragen.

Diensten van het Loodswezen.

De vaartuigen van het Loodswezen, van de betonning en van de verlichting en het betonnings- en verlichtingsmaterieel van het 4e en 5e district, benevens meerdere vaartuigen uit het 6e district, ondergingen de aangevraagde herstellingen.

Buitengewone voorzieningen.

Schepen.

De werktuigelijke inrichting van de pantserboot *Brinio* onderging eene grondige herstelling, waarbij cylinders, aanzet- en inblaasvaten enz. op persdruk onderzocht werden.

De mijnenlegger *Hydra* en de mijnenveger *no. 4* werden na gereedheid der herstellingen in dienst gesteld.

Eene algemeene herstelling der machinerie van de mijnenveger *no. 2* en van het mijnentransportvaartuig *no. 2* werd onderhanden genomen. Van laatstgenoemd vaartuig wordt mede het dek vernieuwd.

Diensten van het Loodswezen en der Hydrografie.

De stoomwerktuigen van het stoomloodsvaartuig No. 4 ondergingen eene belangrijke herstelling. Aan het stoomloodsvaartuig *no. 8* werden omvangrijke herstellingen uitgevoerd en het schip voor den dienst gereedgemaakt. In de stoomketels van het stoomloodsvaartuig *no. 11* werden vlampijpen vernieuwd, alsmede een gedeelte van de koelkast en het aangrenzend deel van het brugdek.

Twee vletten en twee jollen werden gemaakt voor den dienst van het Loodswezen.

Het opnemingsvaartuig *Hydrograaf* werd gereed gemaakt voor het Koninklijk bezoek aan Zeeland.

Werkzaamheden ten behoeve van het werfbedrijf.

Terreinen.

Een scheidingsmuur van het terrein behoorende bij het woonhuis van den directeur werd vernieuwd.

Gebouwen.

De verbouwing van de vroegere bankwerkerij tot koperslagerij en gieterij kwam gereed.

In verband met de reorganisatie van het magazijnsbedrijf werden in de inrichting van eenige magazijnen wijzigingen aangebracht.

De brandstofolietanks te Tien Gemeten werden van eene andere pompinstallatie voorzien.

Werfvaartuigen.

De stoommachine der werfsleepboot onderging eene uitgebreide herstelling. Aan een viertal werfvaartuigen werden belangrijke herstellingen aan huid en dek uitgevoerd.

Groote werktuigen.

Eenige werkvlotten vorderden groote herstellingen.

Eenige aangekochte werktuigen werden opgesteld; het drijfwerk in de scheepmakerswerkplaats werd gewijzigd.

Werkzaamheden voor andere departementen enz.

Eenige herstellingen werden uitgevoerd aan het visscherijinspectievaartuig no. 4. Eenige werkzaamheden, voornamelijk

herstellingen aan motorrijtuigen, werden tegen verrekening van den kostprijs uitgevoerd voor particulieren.

Dokkingen.

In de beide aaneengesloten dokken werden gedokt 78 schepen en vaartuigen met totaal 413 dokdagen.

Marine-transportbedrijf.

Het vaartuig Marine transportdienst no. 1 was het geheele jaar in de vaart in den geregelden beurtdienst met de vaartuigen te Willemsoord. Het aantal dagen dat buiten de standplaats werd verbleven bedroeg 292.

Artilleriewerkzaamheden.

De werkzaamheden bestonden uit:

a. Geschutmakerswerkzaamheden.

Het herstellen van geschut en draagbare wapenen der schepen en diensten in het Zuiderfrontier.

Het aanmaken en herstellen van gereedschappen voor de artilleriewerkplaats.

Het aanbrengen van de veiligheidsinrichting tegen het ontijdig achterwaarts bewegen van het afvuurbled bij de kns. van 7,5 c.M. no. 4 Hr. Ms. *Z. 2.*

De plaatsing van den geschutmaker te Hellevoetsluis werd in den loop van het jaar opgeheven.

b. Artillerie-werkzaamheden.

Het onderhoud van geschut, affutage, munitie, munitieliften, draagbare wapenen en inventarisgoederen van uit dienst zijnde schepen en vaartuigen en van den magazijnsvoorraad.

Het assisteeren bij het jaarlijksch onderzoek van de kns. van 10,5 c.M. van Hr. Ms. *Gruno.*

De affutage van Hr. Ms. *G 1* en *G 3* uit elkaar nemen, nazien en optuigen.

Het verzenden van het geschut van *Westkapelle Zuid*, Hr. Ms. *G 1*, *G 2*, *G 3* en *Balder*.

Verslag omtrent het onderricht gegeven aan de burgeravondschool te Helder aan leerlingen van de Rijkswerf te Willemsoord gedurende den cursus 1924/25.

De cursus begon 1 October 1924 en eindigde 31 Maart 1925.

Bij den aanvang waren aanwezig 66 leerlingen, verdeeld als volgt:

1e kl. 3, 2e kl. 4, 3e kl. 7, 4e kl. 6, 5e kl. 3, teekenklasse 43 leerlingen.

Aan de overgangs- en eindexamens namen allen deel, behalve de teekenklasse.

Hiervan slaagden:

1e kl. 3, 2e kl. 3, 3e kl. 6, 4e kl. 5, 5e kl. 3 leerlingen.

Het gedrag en de vlijt der leerlingen was over het algemeen goed.

Verslag omtrent het teekenonderwijs aan leerlingen van de Rijkswerf te Hellevoetsluis.

De teekenschool der Rijkswerf werd met 1 October 1924 opgeheven en de daarvoor in aanmerking komende leerlingen werden geplaatst bij de nijverheidsschool der afdeeling Hellevoetsluis der Maatschappij tot Nut van het Algemeen.

MARINE-ETABLISSEMENT TE AMSTERDAM.

Overzicht der verrichtingen enz. gedurende het jaar 1924.

Enkele werkzaamheden en aankoopen voor den dienst van het Marine-etablissement werden uitgevoerd.

Aan aanvragen tot herstelling van inventarisgoederen en andere benoodigdheden voor diensten werd zooveel mogelijk voldaan.

Voor het inklaren en doorzenden van uit het buitenland aangevoerd artillerie- en torpedo-materieel werd zorg gedragen.

Ten behoeve van den Magazijnsvoorraad Kleeding werden verschillende onderdeelen voor hangmatten aangemaakt.

Werkzaamheden voor andere Departementen.

Voor het *Departement van Koloniën* werden uit het buitenland aangevoerde goederen, alsmede geschut, affutage, draagbare wapenen, projectielen en goederen tot aanvulling van den magazijnsvoorraad en benoodigdheden voor den dienst der Marine, in ontvangst genomen, gekeurd, voor zoover noodig verpakt en vervolgens uitgezonden.

Jaarverslag Scheikundig Laboratorium.

In het tijdvak van 1 October 1924—1 October 1925 werden 2518 monsters onderzocht, waarvan de keuring de volgende resultaten gaf:

Benaming.	Gekeurd.	Afgek.	In % v. h. geheel.	Benaming.	Gekeurd	Afgek.	In % v. h. geheel.
Metalen en metaallegeeringen.	313	33	10.5	Thee.	13	—	—
Boter en margarine.	25	—	—	Wijn.	5	—	—
Zout.	14	—	—	Drinkwater.	26	1	3.8
Suiker.	10	—	—	Azijnessence.	5	2	40
Siroop.	10	1	10.0	Limoensap.	3	1	33.3
Kaas.	4	—	—	Jam.	36	—	—
Geconserveerde spijzen.	95	5	5.3	Gemalen peper.	3	—	—
Meel.	37	—	—	Bessensap.	1	—	—
Gort.	10	—	—	Victualie van binnengekomen schepen.	5	—	—
Kapucijners.	2	—	—	Vaatwerk.	7	—	—

Benaming.	Gekeurd.	Afgek.	In % v.h. geheel.	Benaming.	Gekeurd.	Afgek.	In % v.h. geheel.
Zeep.	58	—	—	Zeildoek.	122	—	—
Minerale machine-olie.	101	13	12.9	Touw.	19	—	—
Plantaardige en dierlijke olie.	38	1	2.6	Caoutchouc.	405	27	6.7
Gemengde olie.	3	—	—	Gutta percha	5	—	—
Buskruit en explosieve stoffen.	390	—	—	Petroleum.	4	1	25.0
Loodwit.	6	1	16.7	Brandstofolie.	27	1	3.7
Zinkwit.	5	—	—	Glycerine.	4	—	—
Zinkgrijs.	1	—	—	Gemethyleerde spiritus	1	—	—
Loodmenie.	8	3	37.5	Benzine en benzol.	37	2	5.4
Diverse verfstoffen, zouten, zuren, enz.	138	13	9.4	Caustieke soda.	1	—	—
Asbest-artikelen.	68	3	4.4	Phosphorcalcium.	1	—	—
Papier.	1	—	—	Calciumcarbid.	2	—	—
Leder.	26	—	—	Steenkolen en cokes.	40	3	7.5
Kleedingstoffen.	254	1	0.4	Vloeibaar koolzuur.	1	—	—
Kardoeszijde en -saai.	87	—	—	Glazen buisjes voor Thomson's loodingtoestel	1	—	—
Onderscheidingsteekenen.	14	—	—	Vuurvaste steenen	17	—	—
Vlaggedoek.	3	—	—	Veiligheids-lantaarns	6	—	—
				Totaal . . .	2518	112	4.40

De metalen en metaallegeeringen waren de volgende:

Benaming.	Gekeurd.	Afgek.	In % v.h. geheel.	Benaming.	Gekeurd.	Afgek.	In % v.h. geheel.
Bronssoorten.	35	2	5.7	Mangaanbrons.	22	—	—
Phosphorbrons.	15	2	13.3	Goud op knoopen	7	1	14.3
Geelkoper.	30	5	16.7	Zink.	19	—	—
Muntz' metaal.	11	2	18.2	Lood.	7	—	—
Naval brass	12	1	18.3	Aluminium.	3	—	—
Deltametaal.	21	1	4.8	Aluminiumlegeeringen.	10	2	20.0
Argentaan.	4	—	—	IJzer en staal.	39	—	—
Tafelzilver.	2	—	—	Nikkelstaal.	9	1	11.1
Zilverdraad.	2	2	100	Chroomstaal.	2	—	—
Roodkoper.	34	9	26.5	Chroomnikkelstaal.	5	—	—
Tin.	5	—	—	Mangaan.	1	—	—
Soldeer.	8	1	12.5	Magnesium.	1	—	—
Witmetaal.	8	4	50.0	Nikkeline.	1	—	—

De verrichte onderzoekingen geven tot de volgende opmerkingen aanleiding.

Van de bronssoorten was er één te laag van kopergehalte en één te laag van kopergehalte en te sterk verontreinigd door lood.

Eén phosphorbrons was evenzoo te sterk verontreinigd door lood en een ander was geen phosphorbrons, maar een gewoon zinkhoudend brons.

Vijf geelkopers werden afgekeurd, omdat zij slechts 59.0—65.8% koper bevatten inplaats van 68—71%.

Ook twee monsters Muntz' metaal waren te laag van kopergehalte 56.8 en 57.2 % in plaats van 60 %.

Eén monster Navalbrass was blijkens het kopergehalte van 71.4% geen Naval brass, maar een gewoon geelkoper.

Eén monster Deltametaal was te laag van kopergehalte.

Crown-metaal, gebruikt voor periscoop-doorvoeringen, bleek een argentaan te zijn met 46.3% koper, 35.6% zink, 1.0% lood, 0.8% ijzer en 16.3% nikkel.

Twee zilver-smeltdraden bleken koperhoudend te zijn.

Negen monsters roodkoper waren te laag van gehalte, bevatten 97.2—99.2% koper in plaats van minstens 99.5%.

Eén monster tinsoldeer, dat uit gelijke deelen tin en lood moet bestaan, bevatte slechts 41.7% tin.

Twee monsters wit metaal waren te hoog van loodgehalte, bevatten 1.3 en 5.0% lood inplaats van hoogstens 0.5% en twee monsters English-Babbitt-metaal No. 1 waren geen Babbitt's metaal maar bestonden uit lood met 3 % antimoon.

Een vergulden ankerknoop bleek niet verguld te zijn.

Een monster ruw zink bestond uit 93.5 % zink, 5.1 % lood en de rest ijzer.

Twee z.g.n. Aluminium-bronzen, die 5 % aluminium moesten bevatten, bleken slechts een gehalte van 1.1 en 1.6% aluminium te bezitten en verder uit koper, zink, mangaan en ijzer te bestaan.

Drie monsters Engelsche Hematite, gietijzer, bevatten 2.7-3.5 % silicium, 0.95 % mangaan, 1.92-

2.16 % koolstof en geringe sporen phosphorus en zwavel. Twee monsters z.g.n. zilverstaal bleken wolfraam stalen te zijn met 0.91 en 1.13% wolfraam. Een onderzoek naar het zwavel- en phosphorus-gehalte van rond vloeijzer leerde, dat dit materiaal aan den rand minder zwavel en phosphorus bevatte dan in den kern.

Eén monster z.g.n. nikkelstaal bleek geen nikkel te bevatten.

Een monster Chroomstaal bevatte 5.7% Chroom.

Onder de Chroomnikkelstalen kwamen twee monsters roestvrij staal (Stainless steel) voor met 21.7 % nikkel en 13.1 en 14.6 % chroom en een Poldi-inzetstaal met 3.6 % nikkel en 1.4 % chroom.

Metallisch mangaan bestond uit 97.5 % mangaan, 1.5 % ijzer en 1.0 % silicium.

Een monster magnesium bevatte 1.07 % aluminium, 0.42 % koper en een spoor ijzer.

Een monster stroop bleek geen rietsuikerstroop te zijn, terwijl een monster keukenstroop bleek te voldoen aan de eischen, die daaraan volgens de Warenwet worden gesteld, behalve dat het aschgehalte iets te hoog was.

Twee monsters mosterd-blikken werden afgekeurd, omdat de opstaande rand niet omgevelst was en loodhoudend soldeer aan den binnenkant werd gevonden. Twee blikken met vruchten op water waren niet gevernist, de vertinning aangetast en het water tinhoudend en een blik corned beef was niet voldoende vertind. Een monster melkpoeder bevatte 26.1 % botervet en 2.4 % vocht en was zuiver.

Een monster sago bestond uit aardappelzetmeel.

Eén monster gedistilleerd water werd afgekeurd, omdat het een spoor koper bevatte.

Twee monsters Azijnessence waren te laag van gehalte, bevatten slechts 802.3 en 807.0 gram azijnzuur per liter in plaats van minstens 820 gram.

Eén monster citroensap bevatte geen conserveermiddel en was reeds troebel bij het onderzoek en in een begin van bederf.

Wat betreft de minerale machine-olieën werden in dit jaar nieuwe eischen vastgesteld voor de smeerolieën voor Diesel-motoren en voor de turbinen, omdat gebleken was, dat de gewone smeerolie in- en uitwendig, voor de Diesel-motoren met gloeikopmotoren en voor de turbinen niet bruikbaar was, daar zich bij het gebruik te veel asphalt vormt en dit tot verstoppingen aanleiding geeft. Verschillende, in den handel voorkomende, olieën werden op deze nieuwe eischen onderzocht. Driemaal werd voor smeerolie voor stoomcylinders eene olie aangeboden, die veel donkerder van kleur en minder zuiver was dan het standmonster. De overige afkeuringen in deze rubriek betroffen niet aan de gestelde eischen beantwoordende viscositeiten bij verschillende temperaturen, te lage ontvlammingspunten en het bevatten van vrije zuren.

Eén monster, aangeboden als beenderolie, bestond uit minerale olie en een vliegtuig-motorolie bleek ricinusolie te zijn.

Het periodiek onderzoek der verschillende rookvrije buskruitsoorten, in bewaring op de schepen en in de magazijnen, leverde het bewijs, dat zij nog alle eene goede stabiliteit bezaten.

Een monster loodwit, nog wel als chemisch zuiver aangeboden, was vervalscht met zwaar spaath.

Ook een monster loodmenie was vervalscht met zwaarspaath en een ander kwam in kleur niet overeen met het standmonster.

Twee monsters Bauxite-cement, welke in hoofdzaak uit aluinaarde moeten bestaan, bevatten meer dan sporen ijzeroxyde en kiezelzuur. Ammonia liquida was tweemaal, zoutzuur éénmaal en chloorcalcium tweemaal te laag van gehalte.

Twee monsters schoensmeer werden afgekeurd, omdat zij terpentijn bevatten. Een monster chloormagnesium was te onzuiver en tweemaal was minerale terpentijn niet voldoende vluchtig. Een monster, Cedas C. genaamd, tot zuur- en loogvast, vocht- en waterdicht maken van cement, bestond uit 15 % paraffine, opgelost in minerale terpentijn, en een spoor kamferolie. Eene Estrich-ondervloer bestond in hoofdzaak uit gips met houtvezels. De vullingen der vuurblusch-toestellen „Perkeo'' en „Firefoam'' bestonden uit aluminium-sulfaat in de ééne bus en een mengsel van Natrium bicarbonaat en saponine of saponine-houdend vocht, in de andere bus, welke, wanneer deze in water bij elkander gebracht worden, eene sterke gasontwikkeling en schuimvorming geven. Een carborundum-slijppasta bestond uit 23.0 % carborundum in dunne minerale olie. Litium-verven bestonden uit asphalt in lichte steenkolenteerolie; Erwe-verven uit loodwit, zinkwit en chromaatgroen, aangemaakt met hars en steenkolenbenzine; Ripolin-verf uit chromaatgroen aangemaakt met hars, lijnolie en siccatief en terpentijnolie. Een monster speciaal krijt bleek te bestaan uit gips, eene wisch-olie uit een mengsel van minerale olie, ammoniak-zeep en spiritus. Een soldeerpoeder bestond uit chloorkalium met weinig fluorkalium. Voor verschillende nieuw ingevoerde artikelen, zooals vuurvaste grijze verf, Parijzer rood Linoleum-was en Ruberine werden de keuringseischen vastgesteld.

Drie monsters asbest-pakking werden afgekeurd, omdat zij te veel katoen bevatten, gloeiverliezen gaven van 24.5—26.0 % in plaats van hoogstens 20 %. Een monster asbest-cement bestond uit 30 % asbest vezels in portland-cement.

Een monster vetleder was gaar gelooid en bevatte 40.2 % vet.

Een monster katoen voor hemden werd afgekeurd, omdat het te sterk geäpprêteerd was, 8.8 % apprêt bevatte. Twee

geöliede jassen, een bruine en eene zwarte, waren door broeiïng verteerd. Een monster geruit bont bestond uit katoen en was wasecht geverfd met hijdronblauw.

Van de monsters caoutchouc werden er acht afgekeurd wegens te hoog verlies bij de extractproef en twee wegens te hoog aschgehalte en te hoog verlies bij de extractproef. Aan de eischen, gesteld aan caoutchouc voor isolatie van kabels, voldeden twee monsters niet wegens te hoog paraffine-gehalte, negen wegens te hoog gehalte aan caoutchouc harsen en één om beide redenen. Een monster eboniet bezat een aschgehalte van 23.8 %, terwijl hoogstens 6.5 % wordt toegestaan.

Vijf monsters guttapercha bezaten aschgehalten van 3.9 tot 34.3 %, terwijl vroeger in guttapercha hoogstens 1.5 % asch gevonden werd. Zij waren echter in heet water goed plastisch.

Een monster petroleum bezat een ontvlammingspunt van 62° C.; terwijl 32°—44° C. verlangd was. Het is echter de vraag, of zulke petroleum nog in den handel te verkrijgen is.

Een monster brandstofolie voor Dieselmotoren was geen petroleum-distillaat, maar een petroleum-residu en gaf een koolresidu van 2.0 %, terwijl hoogstens 0.5 % is toegestaan.

Amerikaansche en Indische gasolie voldeden daarentegen beide aan de gestelde eischen voor brandstofolie voor Dieselmotoren en waren petroleum-destillaten met respect. 0.05 en 0.07 % koolresidu. Eene stookolie voor Hr. Ms. *Sumatra* bezat eene onderverbrandingswaarde van 10.013 calorieën, een soortelijk gewicht van 0.886 bij 15° C., een ontvlammingspunt van 88° C., eene viscositeit van 2.5 Engler bij 20° C., was vochtvrij, bevatte minder dan 3.5 % zwavel en gaf een koolresidu van 1.3 %.

Een monster benzol en een monster benzine voor vliegtuigmotoren werden afgekeurd, omdat zij niet voldoende vluchtig waren.

Drie monsters brech-cokes bezaten vochtgehalten van 10.4 en 13.6 % in plaats van hoogstens 6 %.

Van de monsters steenkolen en briketten verdienen de volgende vermelding:

	Verbrandingswarmte.	Vochtgehalte.	Aschgehalte.	Vluchtige bestanddeelen.
Cardiffkolen	8482 calorieën	1.90 %	2.60 %	10.1 %
Oostkustkolen	7476 „	4.34 „	5.50 „	36.5 „
Anthraciet.	8291 „	1.40 „	3.00 „	11.7 „
Wilhelminastukken . .	8246 „	1.75 „	4.25 „	11.0 „
				Pekgehalte.
Eierkolen	7645 „	1.45 „	13.25 „	6.4 %
Briketten W 2	7927 „	0 90 „	7.80 „	6.4 „

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:

De Koninklijke Maatschappij „de Schelde'' te Vlissingen, voor den bouw, met machines en ketels, van een torpedobootjager, genaamd „de Ruyter''.

Burgerhout's Machinefabriek en Scheepswerf te Rotterdam, voor den bouw, met machines en ketels, van 3 torpedobootjagers, genaamd *Evertsen*, *Piet Hein*, en *Kortenaer*.

De Aktie Bolaget te Bofors voor de levering van geschut voor de torpedobootjagers en flottieljevaartuigen.

De Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw „Fijenoord'' te Rotterdam voor de levering van 2 complete draaibare 3-ling torpedo-lanceerinrichtingen voor de torpedobootjagers 1925.

De N.V. W. A. Hoek's Machine- en Zuurstoffabriek voor het leveren van een machine-installatie voor lichtschip 3.

De N.V. Machinerieën- en Apparatenfabriek te Utrecht voor het leveren van mist-sirenes en luchtketels voor lichtschip 3.

De Kromhout-Motorenfabriek Goedkoop voor de levering van motoren voor de motorschoeners *No. 4* en *5*.

De N.V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek te Amsterdam voor de levering van 6 stuks zeeverkenners-vliegtuigen en drijvers.

De Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw „Fijenoord" voor de levering van 3 torpedolanceerinrichtingen.

De N.V. v/h. W. E. Mingramm voor gasbeschermers.

J. D. Theile te Schwerte a/d. Ruhr, voor het leveren van 4 rijkettingen, tonkettingharpen enz.

Dortmunder Kettenfabrik te Dortmund, voor het leveren van tonkettingen (ten behoeve van Nederlandsch-Indië).

Pelt & Hooykaas te Rotterdam, voor het leveren van tonsteenen.

Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij te Leiden, voor het leveren van tonkettingen.

W. Roelse te Westkapelle, voor restauratiewerken aan den kustlichttoren te Westkapelle.

Fa. Penn & Bauduin te Dordrecht, voor het leveren van tonnen en drijfbakens.

Gebr. Moons te Antwerpen, voor het maken van een Loodsgebouw met Commissariswoning te Antwerpen.

De Svenoka Aktie Bolaget Navigator voor de levering van twee loginstallatie's.

De firma H. Pander voor de levering van 2 stuks kleinvliegtuigen.

De N.V. Internationale Nautische Handelmaatschappij voor de levering van bommenwerpers.

De N.V. Hazemeijer voor de levering van onderdeelen der vuurleidinginstallatie der flottieljevaartuigen.

Rapport omtrent het gebruik der Militaire Zweminrichting van 1 October 1924—30 September 1925.

De installatie tot zuivering van het bassinwater blijft goed voldoen. De uitbreiding in Juni 1924 hieraan gegeven, door het plaatsen van een cokesfilter heeft mede hare voordeelen gehad, daar sinds 19 Augustus 1924 het water niet meer behoefde te worden vernieuwd. Het bacteriologisch onderzoek heeft geregeld plaats en geeft steeds goede resultaten.

Het geheele jaar door was de druk op de gemeente-waterleiding voldoende, ook wanneer noodig bleek gebruik te maken van beide douchekamers gelijktijdig.

Het aantal gebruikte baden bedroeg in:

1921—22	8.215	niet	mil.	personen	en	26.532	militairen.
1922—23	9.054	„	„	„	„	26.575	„
1923—24	9.424	„	„	„	„	28.151	„
1924—25	9.894	„	„	„	„	26.563	„

Stoomwezen.

In het afgeloopen jaar werden de voorgeschreven proeftochten gehouden met de onderzeebooten *K XI, XII* en *XIII*. De 4-tact M. A. N. motoren, waarmede deze booten zijn uitgerust, bleken in alle opzichten aan de verwachtingen te voldoen.

De *K XI* en *K XII* werden in 1925 in dienst gesteld, waarna eerstgenoemde in October naar Oost-Indië vertrok.

De officieele beproeving van de onderzeebooten *O 9* en *O 11* vond eveneens plaats in den zomer van 1925.

De kruiser *Java* werd in April in dienst gesteld, en vertrok, nadat verschillende proeven ter bepaling van brandstofverbruik bij verschillend vermogen waren genomen, in het najaar naar Oost-Indië.

De loodsschoeners *No. 4* en *No. 5* werden voorzien van „Kromhout'' motoren van 90 P.K. en uitgerust met omkeerbare schroeven.

Aan de N.V. Burgerhout's Machinefabriek & Scheepswerf te Rotterdam werd de bouw opgedragen van de torpedobootjagers *Piet Hein* en *Kortenaer*.

Aan boord van den kruiser *Sumatra* wordt een proef genomen met condensorpijpen, welke inwendig bedekt zijn met eene beschermende laag.

Artillerie.

Het geschut en de vuurleiding aan boord Hr. Ms. kruiser *Java* kwam voor den dienst gereed. Aan boord Hr. Ms. kruiser *Sumatra* werden hiervoor de noodige voorbereidende werkzaamheden verricht. Bij de N.V. HAZEMEYER's Signaal-apparaten te Hengelo kwamen de vuurleiding-installaties voor Hr. Ms. *Flores* en *Soemba* gereed en waren de vuurleiding-installaties voor de torpedobootjagers in uitvoering. Bij de „Aktiebolaget Bofors'' te Bofors waren in uitvoering voor de bewapening dezer bodems de kns. v/15 cM. no. 7, 12 cM. no. 4 en 7,5 cM. no. 6. Het Staatsbedrijf der Artillerie-Inrichtingen leverde verschillende munitiën en onderdeelen voor geschut op. Door de Ned. Eng. Techn. Handel-Mij. te 's-Gravenhage werden seinpistolen geleverd.

Door de firma J. B. VAN HEYST & ZN. werden granaten v/15 cM. opgeleverd.

Van de oude hoofdstukken der Bepalingen betreffende de Artillerie der K. M. werden de hoofdstukken III, IV en Vb omgewerkt tot magazijns-inventaris. Een nieuw Schietreglement Geschut trad in werking, eveneens het boekwerkje: Voorloopige handleiding voor het gebruik der batterij.

De proeven met vliegtuig-, nevel- en navigatie-bommen evenals die met phosphor-patronen werden voortgezet. De proeven met photografischen snelheidmeter in samenwerking met het Departement van Oorlog werden voortgezet.

De volgende contracten werden gesloten:

Met de „Aktibolaget Bofors'' te Bofors voor de levering van geschut voor 2 flottielje-vaartuigen en 2 torpedobootjagers en van keuringswerktuigen.

Met de N. V. Nederlandsche Springstoffenfabrieken te Amsterdam voor de levering van buskruit.

Met de N.V. „HAZEMEYER's Signaalapparaten te Hengelo

voor de levering van aanvullingen der vuurleiding-installaties.

Met de „Aktiebolaget Bofors' Nobelkrut'' voor de levering van buskruit.

Met de Nederlandsche Instrumenten Compagnie te 's-Gravenhage voor de levering van afstandmeters en onderdeelen.

Met de firma J. B. VAN HEYST & ZONEN te 's-Gravenhage voor de levering van vliegtuigbommen en granaten.

Voorts hadden verschillende leveringen plaats van artilleriemateriëel door het Staatsbedrijf der Artillerie-Inrichtingen te Zaandam, o.a. mitrailleurs, granaten, hulzen, springladingen en munitiën voor draagbare wapenen.

Ten behoeve van den Indischen dienst:

Met de N.V. Nederlandsche Springstoffenfabrieken te Amsterdam voor de levering van buskruit.

Met de Nederlandsche Instrumenten Compagnie te 's-Gravenhage voor de levering van toestellen voor het contrôleeren van den goeden stand der richtmiddelen.

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

Onderzeedienst.

Personeel.

Voor huisvesting van het personeel van den Onderzeedienst dienden de Kazerne bij het spoorwegbassin en Hr. Ms. *Cornelis-Drebbel,* liggende in dat bassin.

Doordat thans alle onderzeebooten in Nederland te Willemsoord gestationneerd zijn en ook de opleiding torpedomakers van Amsterdam naar Wilemsoord is overgeplaatst, moest uitbreiding aan de slaapruimte gegeven worden.

Gedurende den wintercursus werd naast een geregelde theoretische opleiding tevens practische opleiding gegeven aan bij den onderzeedienst geplaatste officieren. Onderofficieren en manschappen kregen eveneens zooveel mogelijk op Maandag en Vrijdag theoretische lessen.

Op de varende booten werd het personeel in de verschillende functies geoefend en tevens door oordeelkundige verwisseling getracht reserve-personeel te vormen. Dit was in 't bijzonder noodig, met het oog op het proefvaren of indienstkomen van de onderzeebooten *K XI* t/m. *K XIII* en *O 9* t/m. *O 11.*

Veel bij den onderzeedienst in Holland geoefende manschappen gingen in het verslagjaar naar Oost-Indië.

Aan de voortgezette opleiding van de zeemiliciens werd bijzondere zorg besteed. Enkele van hen deden dienst op onderzeebooten.

De opleiding leerling-torpedomaker had plaats volgens het vastgestelde leerplan. In de wintermaanden volgden zij de lessen aan de avond-vakteekenschool te Helder.

De opleiding tot duiker en de herhalingsoefeningen voor geoefende duikers hadden een gunstig verloop. Deze oefeningen hadden plaats in de Buitenhaven vanaf het Bergingsvaartuig.

Materieel en oefeningen.

Hr. Ms. *O 2, O 6, O 7, O 8, K XI* en *K XII* bleven geregeld in de vaart, slechts onderbroken door het periodiek voorgeschreven onderhoud. Hr. Ms. *O 3, O 4, O 5* en *M I* lagen in conservatie of onderhoud en deden enkele keeren proefvaarten om de gereedheid van die vaartuigen te controleeren.

Hr. Ms. *Mercuur* werd gedurende de wintermaanden gereed gemaakt voor het overnemen van de nieuwste torpedo's.

Bij het inschieten werd steeds over Hr. Ms. *G 12* en *Mercuur*, twee stoomsloepen en een motorvaartuig beschikt.

Bij het proefvaren van onderzeebooten te Nieuwediep werd de noodige assistentie verleend.

Hr. Ms. *K XI* werd begin Augustus 1925 uit de vaart genomen, om gereed te worden gemaakt voor de uitreis naar Oost-Indië.

Tot begin December 1924 werden de lanceeroefeningen op bewegend doel en het inschieten ter reede voortgezet. Onderzeeboot-commandanten werden verder geoefend of onderhielden de verkregen geoefendheid. In opleiding zijnde officieren hadden door stelselmatige oefening gedurende den geheelen winter gelegenheid zich te bekwamen in aanvalsoefeningen door het doen van schijnaanvallen op beschikbaar gestelde schepen.

Einde Maart 1925 werd opnieuw begonnen met de inschietwerkzaamheden en zoodra oefeningstorpedo's gecontroleerd waren, ook met de lanceeroefeningen op bewegend doel.

Vaar- en seinoefeningen hadden geregeld plaats. Enkele malen werden oefeningen met vliegtuigen gehouden.

Gezamenlijke oefeningen hadden niet plaats.

Hr. Ms. *K XI* en *O 8* maakten van 10 Juni tot 5 Augustus 1925 deel uit van het oefeningskader voor de Oostzee.

Beproevingen.

Van de vele beproevingen op torpedo- en onderzeebootgebied worden hier slechts genoemd het lanceeren met de torpedo van 53 c.M. en het gedurende langen tijd bewaren van onderzeebootmijnen in de buis van Hr. Ms. *M I*. De andere beproevingen hebben door het alleen opnoemen in dit verslag weinig waarde.

Verslag omtrent het beheer der ontspanningslectuur bij de Koninklijke Marine.

1 September 1924—1 September 1925.

Het Boekenfonds beantwoordde geheel aan het beoogde doel.

Op de schepen en inrichtingen waaraan boekenkisten werden verstrekt werd goede zorg aan de boeken besteed. Het aantal zoekgeraakte en beschadigde boekwerken bedroeg wederom minder dan een vorig jaar. De schade werd op verbruikers verhaald.

Het verkleinen der kisten kwam gereed. De kisten zijn thans van handiger formaat en kunnen nu ± 50 boeken bevatten.

In omloop zijn 31 kisten, terwijl 63 kisten werden verwisseld.

Aan alle daarvoor in aanmerking komende schepen en inrichtingen werden kisten verstrekt.

Te Willemsoord werden in het verslagjaar 3588 boekwerken tegen reçu ter lezing afgegeven; in het vorige verslagjaar bedroeg dit aantal 3861 stuks.

Met het oog op bezuiniging werd de bibliotheek met slechts ± 130 stuks vermeerderd terwijl ± 50 stuks werden afgevoerd wegens slijtage en verloren gaan.

Wat de boekenkisten voor officieren betreft, hiervan zijn er 12 compleet in circulatie. Ze werden verstrekt aan Hr. Ms. *Gelderland, Wachtschip, Buffel, Schorpioen, Tromp, Heemskerck, K IX* en *Java,* verder aan de Vliegkampen *De Mok* en *De Kooij.*

De verwisseling had tweemalen plaats n.l. in October en April.

De toestand waarin de boekwerken bij terugkomst verkeerden was zeer goed.

Voeding, kleeding, verpleging.

In de voeding werden geen wijzigingen van beteekenis aangebracht.

In de kleeding zijn de navolgende wenschelijk geachte wijzigingen aangebracht:

De mouwborduursels op de groot-uniformjas der vlagofficieren zijn vervangen door galons en sterren als voorgeschreven voor de lange en korte jas, terwijl de kraagborduursels dier jas zijn vereenvoudigd.

Aan de rangonderscheidingsteekenen op de mouwen der overjas van de vlagofficieren is een hoekvormig distinctief toegevoegd.

De blauw fluweelen banden, welke door de officieren van den marinestoomvaartdienst als distinctieven op de mouwen der jas en op de schouderbedekkingen der witte jas werden gedragen, zijn vervallen.

Voor de officieren, behoorende tot den persoonlijken staf der vlootvoogden en voor den adjudant van den Minister van Marine is als onderscheidingsteeken een nestel ingevoerd, welke bij ambtelijke gelegenheden wordt gedragen.

Ter vervanging van de bestaande is een pet van Engelsch model ingevoerd.

Voor korporaals en manschappen is een losse blauw katoenen hemdkraag van een eenigszins kloeker model ingevoerd, welke, behalve op het witte hemd, kan worden gedragen op het blauw baaien hemd en op den witten werkboezeroen.

Het model van het baaien hemd is gewijzigd overeenkomstig het model van het serge hemd in gebruik bij de Engelsche marine, dat niet *in* doch *over* de broek wordt gedragen, waardoor een netter aanzien wordt verkregen.

Het zeildoeksche werkpak voor in de strafklasse geplaatsten werd afgeschaft in verband met de in deze straf gebrachte wijzigingen.

Als niet verplicht hoofddeksel is voor officieren en onderofficieren met den rang van sergeant en hooger een tropenhoed ingevoerd, voor zoover de officieren betreft ter vervanging van den verouderden tropenhelm.

Eveneens als niet verplicht uniformstuk is voor het geheele militair personeel een donkerblauw gabardine regenjas ingevoerd, welke zoowel buiten als binnen de keerkringen kan worden gedragen.

De contra-epauletten voor onderofficieren met den rang van adjudant-onderofficier werden afgeschaft.

Nadat een gehouden proef met het bakken van wit brood in de Marine-bakkerij een gunstig resultaat had opgeleverd, wordt het benoodigde wit brood voor het Marine-hospitaal en het Koninklijk Instituut voor de Marine thans ook door genoemde bakkerij geleverd.

Met de gemeente Helder werd een overeenkomst gesloten voor de verpleging in het Marinehospitaal van burgerpatiënten, welke geheel of ten deele ten laste van die gemeente ziekenhuisverpleging behoeven, terwijl voor alle burgerpatiënten de mogelijkheid werd geopend voor eigen rekening in genoemd hospitaal te worden opgenomen, zulks als uitbreiding van het daaromtrent voorkomende op bladzijde 95 van het Jaarboekje 1922/1923.

Loodswezen, betonning, bebakening, verlichting, kustwacht en stormwaarschuwingsdienst.

Tijdvak 1 Oct. 1924—1 Oct. 1925.

Met ingang van den 1sten December 1924 werd het beheer over het 1ste District van het Loodswezen, enz. opgedragen aan den Inspecteur van het Loodswezen enz. in het 2e district, wiens standplaats te Harlingen gevestigd bleef.

Met ingang van den 1en Januari 1925 werd ingesteld de betrekking van Inspecteur van het Loodswezen, enz. in Algemeenen Dienst, zulks ter bestendiging van den tijdelijken maatregel om eenen zeeofficier toe te voegen aan den Inspecteur-Generaal van het Loodswezen, enz.

Bij Kon. Besluit van 23 Maart 1925 (Staatsblad no. 106) werden in een gewijzigd Algemeen Reglement op den Loodsdienst, zoomede gewijzigde Bijzondere Reglementen op den Loodsdienst in de districten vastgesteld. De wijzigingen waren noodig geworden om deze Reglementen weder in overeenstemming te brengen met de in den loop der jaren gewijzigde eischen van den loodsdienst in verband waarmede ook in de benamingen van verschillende betrekkingen wijziging gebracht moest worden, terwijl tevens aan het loodspersoneel het recht van beroep werd toegekend op opgelegde straffen.

Een dergelijk Reglement voor het personeel der Betonning, Bebakening en Verlichting is thans in bewerking.

In de uitoefening van den loodsdienst kwam weinig verandering. Ingevolge eene den 9en Mei 1924 met het Belgische loodsbestuur gesloten voorloopige overeenkomst werd de concurrentie tusschen het Nederlanlsche en het Belgische Loodswezen, voor zoover betreft de uit zee komende schepen eenigszins beperkt door de bepaling dat voor de Wielingen slechts één Nederlandsch loodsvaartuig en voor het Oostgat slechts één Belgisch loodsvaartuig zoude krui-

sen. Deze overeenkomst had ten gevolge, dat twee zeeloodsvaartuigen buiten dienst konden worden gesteld. De bepalingen betreffende den loodsdienst vervat in het den 3en April 1925 met België gesloten tractaat traden nog niet in werking, aangezien dit tractaat bij het afsluiten van dit verslag nog niet geratificeerd was.

De geringe omvang van de scheepvaart op Harlingen maakte het mogelijk het aantal binnenloodsen in het 2e district verder te verminderen, deels door overplaatsing naar het 6e district, deels door op-wachtgeld-stelling.

In den loodsdienst op het Noordzeekanaal werd eene wijziging gebracht in dien zin dat de binnenkomende schepen, evenals zulks op den Nieuwen Rotterdamschen Waterweg geschiedt, in den regel door de zeeloodsen worden beloodst tot hunne bestemmingsplaatsen, terwijl de uitgaande schepen door de binnenloodsen van Amsterdam en Zaandam naar zee worden gebracht. Door dezen maatregel kan met een geringer aantal loodsen voor den dienst op het Noordzeekanaal volstaan worden.

In denzelfden gedachtengang werden maatregelen getroffen om de zeeloodsen ter standplaats Willemsoord te bekwamen voor de loodsreizen naar havens aan de Zuiderzee, waardoor mettertijd opheffing van Willemsoord als standplaats voor binnenloodsen zal worden verkregen zonder dat zulks gepaard behoeft te gaan met uitbreiding van het aantal zeeloodsen op die standplaats.

Een aanvang is gemaakt met den bouw van een nieuw loodsgebouw te Antwerpen, ter vervanging van het bestaande gebouwtje, dat in zoodanigen staat verkeerde, dat aan vernieuwing boven herstelling de voorkeur gegeven moest worden.

Gereed is gekomen de verbouwing van het tonnenmagazijn te Veere, en de opstelling van een nieuw licht op St. Philipsland, terwijl de lichttoren te West-Kapelle gerestaureerd

wordt in overleg met de Rijkscommissie voor de Monumentenzorg.

In den loop van het verslagjaar werd de aanbouw van het stoomloodsvaartuig no. 17 beëindigd en dit vaartuig aangewezen voor den dienst in het 4/5e district. Ook de verbouwing van eenige stalen zeilschoeners tot motorschoeners kwam gereed, zoodat thans over een 4-tal dier vaartuigen voor den dienst beschikt kan worden, terwijl de gereedheid van het 5de eerlang verwacht kan worden.

Aangezien het noodig en mogelijk is gebleken de vaartuigen tot nu toe verdeeld in stoomloodstransportvaartuigen, stoomgastransportvaartuigen, motorgastransportvaartuigen, motorbetonningsvaartuigen, motorbetonnings- tevens gastransportvaartuigen, motorbetonnings- tevens peilingsvaartuigen en inspectievaartuigen naar omstandigheden te bezigen voor werkzaamheden zoowel voor de betonning als voor den dienst der verlichting, zijn alle deze benamingen vervallen en zijn die vaartuigen thans alle genoemd: „betonnings- en verlichtingsvaartuigen", verdeeld in twee categorieën, n.l. die met stoom of met motor-beweegkracht. Voor zoover noodig werden maatregelen getroffen om enkele dier vaartuigen voor beide doeleinden (betonning en verlichting) geschikt te maken.

Het stoombetonnings- en verlichtingsvaartuig no. 5, dienstdoende in het 6e district, werd uit dienst gesteld tot het ondergaan van belangrijke herstellingen. Het werd in het 6e district tijdelijk vervangen door het stoombetonnings- en verlichtingsvaartuig no. 3 van het 4e/5e district.

De loodsschoener no. 10 en de loodsschokker no. 3, beide van het 3e district, werden gedurende eenige zomermaanden van 1925 in bruikleen afgestaan aan het Koninklijk Instituut voor de Marine voor vaaroefeningen der adelborsten.

Het stoomloodsvaartuig no. 6 werd medio September

tijdelijk aan de Koninklijke Marine in gebruik gegeven ten einde dienst te doen als politiekruiser op de Noordzee.

Het stoombetonnings- en verlichtingsvaartuig no. 2 werd geruimen tijd in bruikleen afgestaan aan den Commandant der kustartillerie, ten einde gebezigd te worden bij de schietoefeningen.

De botter Harlingen werd voor onbepaalden tijd afgestaan aan het Departement van Financiën.

De betonning, bebakening en verlichting van de vaarwaters werd, waar dit noodig bleek, aangevuld en gewijzigd. Doorgegaan werd met de bij wijze van proef reeds aangevangen vervanging van daarvoor in aanmerking komende tonnen door drijfbakens.

Voor hetgeen op het gebied der verlichting is geschied, wordt verwezen naar het hierna volgend verslag van het Proefstation van 's Rijks kustverlichting te Scheveningen.

De post van den stormwaarschuwingsdienst te De Ven werd opgeheven en overgebracht naar Enkhuizen.

Verslag omtrent de werkzaamheden verricht aan en door het Proefstation van 's Rijks Kustverlichting te Scheveningen, gedurende het tijdvak van 1 October 1924 tot 1 October 1925.

In het afgeloopen verslagjaar werden nagezien, hersteld en voor zoover noodig genormaliseerd 34 stuks lichtboei- en baaklantaarns, terwijl aan 184 aanvragen tot herstelling van grooteren en kleineren omvang van ander verlichtingsmaterieel gevolg werd gegeven.

Op den N. W. dijkhoek van St. Philipsland werd een nieuw onbewaakt Blaugasgloeilicht geïnstalleerd.

Het Blaugasgloeilicht op den steenen toren van Goeree werd gedemonteerd en overgebracht naar een lagen opstand, welke in de richting van de geleidelijn Goeree-Slijkgat zeewaarts van het licht Slijkgat werd geplaatst.

De geleidelichten van den Zanddijk werden van eene electrische verlichting voorzien en aangesloten aan het electriciteitsnet van de Gemeente Callantsoog. Deze lichten werden voorzien van aansteek- en bluschuurwerken en inrichtingen, waardoor bij storing in de stroomlevering of lampbreuk automatisch een Blaugasgloeilichtverlichting wordt ontstoken.

Het petroleumlicht van Stavoren werd eveneens geëlectrificeerd en van een bij storing automatisch in werking tredenden Blaugasgloeilichtbrander voorzien.

Voor rekening van de kolonie Curaçao werd een electrische hijschlantaarn met lens en toebehooren gereed gemaakt, bestemd voor aanbrenging aan een der Radiomasten te Willemstad.

Ten einde in de behoefte te voorzien aan een eenvoudig motorloos onderbrekingstoestel voor kleine, onbewaakte electrische lichten, werd zulk een toestel ontworpen en aangemaakt. Nadat na lngdurige beproeving de betrouwbaarheid van dit toestel voldoende vaststond, is een drietal dergelijke

apparaten aangemaakt en toegepast voor het licht Willemstad (Curaçao), het lage licht Zanddijk en het licht van Stavoren.

Ten einde den dienst bij het groote kustlicht te Kijkduin te vergemakkelijken, is eene inrichting aangemaakt, die door middel van een schakelklok 's morgens bij zonsopkomst de electrische zoowel als de hulp-Blaugasverlichting dooft, met lichttoestel stil zet en de gordijnen van de lantaarn sluit.

De in het vorige jaarverslag vermelde nieuwe electrische lantaarninrichting voor het lichtschip No. 3 kwam evenals de verbouwing van dit schip in het voorjaar 1925 gereed. De machinekamer werd, evenls die van het ten vorigen jare gewijzigde lichtschip No. 6, met nieuwe Bronsmotor-dynamo's en Bronsmotor-compressors uitgerust, terwijl aan dek twee nieuwe zuiger-sirenes met een zuigerdiameter van 90 m.M. werden geplaatst. Dit lichtschip werd na de beproeving der nieuwe inrichtingen in den zomer van 1925 uitgelegd in station Haaks. Met de verbouwing en de nieuwe inrichting der licht- en mistseininstallaties van het lichtschip No. 4 werd daarna een begin gemaakt.

Voor rekening van het Departement van Waterstaat werd een zuigersirene, met 35 m.M. zuigerdiameter geplaatst op den lichtopstand van den Z. havendam te Stavoren en verder voor de opstelling van de daarbij noodige electrisch aangedreven luchtpomp met verder toebehooren gezorgd.

Voor Belgische rekening werd de peilschaal van het baken Konijnenschor verlicht door het plaatsen van een speciale lantaarn, waarbij een gedeelte van het niet voor de scheepvaart noodige licht door middel van een lens en 2 spiegels op de peilschaal wordt geworpen.

Hydrographie.

In Nederland werd gedurende het verslagjaar het geheele zeegat van Texel heropgenomen, benevens een deel der vaarwaters meer naar binnen. Bovendien werden verschillende merklijnen gecontroleerd en den drempel Slijkgat heropgenomen.

De volgende nieuwe of hernieuwde uitgaven zijn verschenen:

A. Nederland.

Verbeterblad voor de Ned. kaart No. 209.

Aanvullingsblad 1925 op den Zeemansgids voor de Ned. kust.

B. West-Indië.

Nihil.

C. Oost-Indië.

Verbeterblad voor de zeekaarten Nos. 62 en 79.

No. 68. Jav. Westblad;
„ 71. Straat Soenda;
„ 78. N. kust Java, blad I, Vierde punt tot Tandjoeng Priok;
„ 93. Z. kust Java. Straat Soenda tot Wijnkoopsbaai;
„ 94. Vaarwaters en ankerplaatsen Straat Soenda, blad I;
„ 95. Vaarwaters en ankerplaatsen Straat Soenda, blad II;
„ 107. Straat Wowoni en vaarwater naar Kendaribaai;
„ 109. Baaien Z. kust Java;
„ 254. Monden Beraoe-rivier;
„ 255. Beraoe-rivier;
„ 260. Vaarwaters en ankerplaatsen. Kleine Soendaeilanden, blad I;
„ 378. Noordkust Timor en Wètar;
„ 398. Noordkust Séran.

Aanvullingsblad 1925 voor alle deelen van den Zeemansgids O. I. Archipel.

De koperen platen der zeekaarten werden volgens de nieuwste gegevens bijgehouden. De galvaniseerinrichting blijft uitstekend voldoen en werd met een verstaalinrichting uitgebreid.

Voor de hydrographische werkzaamheden in den O. I. Archipel wordt verwezen naar het voorkomende onder het hoofd „Oost-Indië".

Opleidingen.

Koninklijk Instituut voor de Marine.

Cursus 1924—1925.

Het bevel over het Koninklijk Instituut voor de Marine en de betrekking van Directeur van het Onderwijs was opgedragen: tot 30 April 1925 aan den kapitein ter zee W. Lam en na dien datum aan den kapitein ter zee Th. A. van Hengel.

De cursus 1924/25 ving aan den 5en September 1924 met 125 adelborsten voor den Zeedienst, 7 adelborsten voor het Korps Mariniers, 31 adelborsten voor den Stoomvaartdienst en 12 adelborsten voor de Administratie.

Voor den aanvang van den nieuwen cursus was ontslag verleend aan 1 adelborst voor den Zeedienst der 3e afdeeling (oud) en aan 1 adelborst der 4e afdeeling, beiden op verzoek.

In het leerjaar 1924/25 werd ontslag verleend aan:

1 adelborst der 2e afdeeling voor den Zeedienst, op verzoek;

1 „ der 4e afdeeling voor den Zeedienst, wegens misleiding bij indiensttreding;

3 adelborsten der 2e afdeeling voor den Zeedienst en

3 „ „ 3e „ „ „ „ benevens aan:

1 adelborst der 3e afdeeling voor den Stoomvaartdienst (nieuw), allen wegens lichaamsgebreken;

voorts aan 1 adelborst der 2e afdeeling voor den Zeedienst, wegens gebrek aan aanleg voor zijn toekomstig beroep, terwijl 1 adelborst, behoorende tot laatstbedoelde afdeeling, overleed.

Bovendien werd bij het einde van het leerjaar aan 1 adelborst der 1e afdeeling voor den Zeedienst, die het eindexamen met goed gevolg had afgelegd, op zijn verzoek eervol ontslag verleend.

Adelborsten der 1e afd. voor den Zeedienst.

Zij volgden de theoretische lessen tot 15 Maart.

Het theoretisch eindexamen had plaats in Maart en April.

Twee der adelborsten slaagden niet. Hun werd vergund den cursus der 1e afdeeling nog éénmaal te volgen.

De overige adelborsten slaagden en vingen den 15en April, verdeeld in 4 ploegen, respectievelijk aan boord Hr. Ms. *Heemskerck*, *Tromp*, loodsschoener *Willemsoord* en bij den onderzeedienst, hun practischen oefentijd aan.

Met Hr. Ms. *Tromp*, *Heemskerck*, en *Willemsoord* werden verschillende buitenlandsche havens bezocht.

Bij het practisch eindexamen slaagden allen en werden vervolgens benoemd tot luitenant ter zee der 3e klasse, uitgezonderd 1 adelborst, wien op verzoek ontslag werd verleend.

Adelborsten der 2e afd. voor den zeedienst.

De adelborsten volgden de theoretische lessen tot 29 Mei en werden daarna verdeeld in 4 ploegen.

Eén dier ploegen werd geplaatst op Hr. Ms. *G 13*, één op Hr. Ms. *G 16* en twee op Hr. Ms. *Douwe Aukes*. Na eene maand had verwisseling plaats, zoodat alle adelborsten eene maand aan boord van eene torpedoboot en eene maand aan boord van een mijnenlegger werden geoefend. Aan boord der torpedobooten werden practische stoomwerktuigkunde en de navigatie beoefend, aan boord van den mijnenlegger zeevaartkunde, artillerie, het omgaan met mijnen en de navigatie. Alle vaartuigen maakten tochten op de kust en bezochten hierbij vrijwel alle zeegaten en groote waterwegen. Den Zaterdag en den Zondag werden bij voorkeur te Amsterdam, Rotterdam of Vlissingen doorgebracht, waarbij bezoeken werden gebracht aan belangrijke fabrieken, werken of musea.

Gedurende den verslagtijd werd aan 5 adelborsten ontslag verleend, van wie 1 op verzoek, 3 wegens lichaamsgebreken en 1 wegens gebrek aan aanleg voor zijn toekomstig beroep, terwijl 1 adelborst overleed.

De overige adelborsten gingen na afloop van den cursus naar de hoogere afdeeling over, een hunner na afgelegd overgangsexamen in stoomwerktuigkunde.

Adelborsten der 3e afd. voor den zeedienst.

De adelborsten volgden de theoretische lessen tot 29 Mei en scheepten daarna voor een gedeelte in aan boord Hr. Ms. *Douwe Aukes*. Een ander gedeelte maakte tochten met een van het loodswezen in bruikleen ontvangen schokker, terwijl de overigen op het instituut werden geoefend. Deze ploegen werden onderling verwisseld. Op Hr. Ms. *Douwe Aukes* werden oefeningen gehouden in het navigeeren en met artillerie- en mijnenmaterieel. Met den schokker werden tochten gemaakt op de Zuiderzee en werden de navigatie en het omgaan met een zeilvaartuig beoefend.

Na afloop van deze oefeningen ging 1 adelborst niet naar de hoogere afdeeling over, 3 adelborsten werden ontslagen wegens lichaamsgebreken, terwijl 1 adelborst een overgangsexamen moest afleggen in artillerie. De uitslag was gunstig, zoodat op 1 na alle adelborsten konden overgaan naar de hoogere afdeeling.

Adelborsten der 4e afd. voor den zeedienst.

Gedurende den verslagtijd werd 1 adelborst ontslagen wegens misleiding bij indiensttreding. Twee adelborsten gingen niet naar

de hoogere afdeeling over. De overigen konden bij het einde van den cursus overgaan.

Adelborsten der 1e afd. voor het korps mariniers.

De adelborsten volgden de theoretische lessen tot 15 Maart en legden in Maart hun theoretisch eindexamen af. Zij werden daarna gedurende drie weken gedetacheerd aan boord Hr. Ms. *Gelderland* en vervolgden hun practische oefeningen bij de afdeeling mariniers te Rotterdam.

Na afgelegd practisch-eindexamen werden beide adelborsten benoemd tot 2e luitenant der mariniers.

Adelborsten der 2e en der 3e afd. voor het korps mariniers.

De adelborsten volgden den theoretischen cursus tot einde Mei en werden gedurende den practischen oefentijd gedetacheerd bij de Normaal Schietschool en bij de Stormschool.

Zij konden overgaan naar de hoogere afdeeling.

Adelborsten der 4e afd. voor het korps mariniers.

De adelborsten volgden den cursus van de 4e afdeeling voor den zeedienst. Beiden konden na afloop naar de hoogere afdeeling overgaan.

Adelborsten der 1e afd. voor den stoomv.dienst.

De adelborsten volgden den theoretischen cursus tot medio Maart.

Het theoretisch eindexamen had plaats in Maart en April.

Alle adelborsten voldeden hieraan en vingen den 15en April, verdeeld in 2 ploegen, respectievelijk aan boord Hr. Ms. *Heemskerck* en *Tromp*, hun practischen oefentijd aan.

Bij het practisch-eindexamen slaagden allen en werden benoemd tot officier van den marinestoomvaartdienst der 3e klasse.

Adelborsten der 2e afd. voor den stoomv.dienst.

De adelborsten volgden hun theoretischen cursus tot April. Allen konden overgaan naar den cursus der 1e afdeeling, die in April een aanvang nam..

Adelborsten der 3e afd. (nieuw) voor den stoomv.dienst.

De adelborsten volgden de theoretische opleiding tot begin Juni en scheepten daarna in aan boord Hr. Ms. *Douwe Aukes* voor hunne practische oefening, uitgezonderd 1 adelborst, wien ontslag werd verleend wegens lichaamsgebreken. Allen konden overgaan naar de 2e afdeeling.

Adelborsten der 3e afd. (oud) voor den stoomv.dienst.

De adelborsten werden tot medio Maart practisch geoefend, waarvan gedurende ongeveer 6 maanden aan boord Hr. Ms. *Tromp*. Zij bezochten op deze reis verschillende buitenlandsche havens.

Zij gingen allen over naar de 2e afdeeling.

Adelborsten der 4e afd. voor den stoomv.dienst.

De adelborsten volgden de theoretische opleiding tot ult. Juli. Allen konden overgaan naar de hoogere afdeeling.

Adelborsten der 1e afd. voor de administratie.

De adelborsten volgden de theoretische lessen tot einde Juni en legden daarna het eindexamen af, uitgezonderd 1 adelborst, wien wegens ziekte uitstel van examen verleend werd. De overigen werden allen benoemd tot officier van administratie der 3e klasse.

Adelborsten der 2e afd. voor de administratie.

De adelborsten volgden de theoretische lessen tot einde Juli. Allen konden overgaan naar de hoogere afdeeling.

Aan sport en lichamelijke oefeningen werd veel zorg besteed. De adelborsten namen met succes deel aan de marine-kampioenwedstrijden en aan de schermwedstrijden te Scheveningen.

De giekploeg bereikte ook thans meermalen goede resultaten.

Lezingen werden gehouden over de volgende onderwerpen:

Schetsen over den strijd tegen den Inlandschen vijand (o. a. verkenningen, bivaks en sloepentochten);

Lezing over den terugtocht van overste VERMEULEN KRIEGER en de geschiedenis van een Indisch soldaat;

Lezing over den terugtocht uit Delangoe in den Java-oorlog en de reis met een transport naar Oost-Indië;

alle door den luitenant-kolonel der mariniers V. F. M. IJSSEL DE SCHEPPER.

Reizen met Chineesche theeklippers, door den buitengewoon luitenant ter zee der 1e klasse bij de Kon. Marine Reserve J. H. COOLHAAS.

Voorts hield de vlootpredikant eenige lezingen over godsdienstige onderwerpen.

De nieuwe cursus ving aan met:
112 adelborsten voor den zeedienst,
5 „ „ het korps mariniers,
28 „ „ den stoomvaartdienst en
7 „ „ de administratie.

Opleiding van Matrozen.

1 Juli 1924 tot en met ultimo Juni 1925.

Ongeveer 1 October 1924 en 1 April 1925 beëindigden twee jaarklassen hunne opleiding en scheepten zich, als matrozen 3e klasse, onder leiding van de luitenants ter zee en van het kader, dat te Gorinchem met hunne vorming was belast geweest, aan boord van Hr. Ms. *Tromp* in.

Op ± 1 October 1924 verlieten 81 en op 1 April 1925, 61 matrozen 3e klasse de opleiding.

Op het einde van het verslagjaar waren nog in opleiding:

De jaarklasse, cursus 1 October 1924—1 October 1925, sterk 59 matrozen 3e klasse en 11 lichtmatrozen, totaal 70 man.

De jaarklasse, cursus 1 April 1925—1 April 1926, sterk 14 matrozen 3e klasse en 39 lichtmatrozen, totaal 53 man.

De verzamelklasse gevormd vanaf 1 April 1925 was sterk 28 lichtmatrozen.

In opleiding waren op ultimo Juni 1925 in totaal 73 matrozen 3e klasse en 78 lichtmatrozen.

De oefeningen hadden plaats volgens een vastgesteld rooster.

In de vaaroefeningen met de aan de opleiding toegevoegde kanonneerbooten Hr. Ms. *Vidar* en *Thor* zijn in zooverre veranderingen aangebracht, dat in het bijna wekelijksch varen naar Hellevoetsluis, en terug meestal over Schiedam en Dordrecht is afgeweken en de vaaroefeningen zich uitstrekten naar de Zeeuwsche stroomen, de Zuiderzee en de rivieren boven en benedenstrooms van Gorinchem.

Meestal werd slechts een bak jongens op een kanonneerboot geëmbarkeerd; bij sommige vaaroefeningen echter is hiervan afgeweken, en in gevallen, dat een geheele afdeeling is ingescheept, hebben de jongens voor wie geen ruimte voor logies was, den nacht doorgebracht in een der artilleriekazernes te Utrecht of in de marinekazerne te Amsterdam. Te Amsterdam en Rotterdam zijn de scheepvaartmuseums bezocht.

1 Juli 1924 werd het aantal burgeronderwijzers met één uitgebreid en gebracht op 2.

Tot 1 November 1924 werd het schoolonderwijs „baksgewijs" gegeven.

Een bak wordt verkregen door geleidelijk de jongens, die zich aanmelden, tot een bak te vereenigen en deze blijven dan gedurende hun opleidingstijd ook voor alle oefeningen samen.

Het is gebleken, dat de jongens van één bak zeer uiteen liepen wat hun kennis betrof, hetgeen moeilijkheden bij het schoolonderwijs opleverde.

Ten einde betere resultaten met dat onderwijs te verkrijgen worden de jongens wat hun kennis betreft verdeeld in 4 klassen, wederom onderverdeeld in parallelklassen. De uren van schoolonderwijs zijn zooveel mogelijk gebracht op uren, voor aardappelschillen enz. uitgetrokken, op de avondlessen van 5 u.—7 u. en op de Zaterdagmorgens, waardoor de andere oefeningen, welke baksgewijs plaats hebben, niet in het gedrang komen, terwijl de verkregen resultaten van het schoolonderwijs beter zijn.

De verzamelklasse geniet dit onderwijs nog „baksgewijs".

Schijfschieten geweer is veel beoefend, ook op de schietbanen te Leerdam is veelvuldig geschoten, teneinde te trachten te verkrijgen, dat de jeugdige schepelingen op de schietoefening A 7 komen, zoodat als tijdens hun verdere plaatsingen, zij weinig in de gelegenheid mochten zijn voor het schijfschieten geweer, hun eventueel staan op een oefening lager dan A 7 geen belemmering voor bevorderingen kan zijn.

Voorts is ingevoerd het onderwijs in „Volkszang"; elke jaarklasse krijgt hierin een uur per week les.

Door de plaatsing van een stafmuzikant aan boord van Hr. Ms. *Schorpioen* is het mogelijk geworden een fanfarekorpsje tot stand te brengen.

Op de eerste 4 werkdagen van de week van 5 u.—7 u. bestaat de gelegenheid avondlessen in verschillende vakken, waaronder huisvlijt en des zomers het beoefenen van lichte athletiek een voorname plaats innemen, bij te wonen, waarbij elke jongen verplicht is, minstens 2 werkdagen van de week een avondles naar keuze (uitgezonderd de schoollessen) bij te wonen. Ook zijn er jongens, die voor alle avondlessen zich opgeven; vooral bestaat veel liefhebberij voor het oefenen in vaardig leeren seinen, ook met de toplamp.

Het onderwijs in zwemmen is krachtig ter hand genomen en de jongens, die het niet spoedig genoeg aanleeren, zijn verplicht geworden ook 's avonds een zwemles te nemen.

Het gedrag der matrozen in opleiding was over het algemeen goed, hoewel er voor kleine overtredingen nog zeer veel straf moet worden opgelegd, terwijl getracht is, door er streng tegen op te treden, de neiging tot het te laat terugkomen van passagieren, al is het veelal enkele minuten, te onderdrukken.

Een grooter aantal jongens dan voorheen gebruikelijk was, is

in het verslagjaar binnen den proeftijd eervol ontslag verleend, overeenkomstig dat gedeelte van 1 V.K.M. V O 6 (2), waarin aan den commandant van het opleidingsschip machtiging is verleend om aan de jongens, die op de een of andere wijze toonen niet de noodige lust en aanleg voor militair en zeeman te bezitten, eervol ontslag te verleenen.

Ook is niet geaarzeld, indien na den proeftijd een jongen blijken gaf, zich niet aan de militaire tucht te kunnen gewennen, dezen jeugdigen schepeling voor ontslag al dan niet eervol voor te dragen.

De verkregen machtiging, dat de commandant een door hem tot ontslag voorgedragene, in afwachting van de beslissing op die voordracht met verlof naar huis mag zenden, is een verbetering te achten.

Het door het gemeentebestuur van Gorinchem voor cantine in bruikleen gegeven lokaal van het oude postkantoor, komt tegemoet aan een gevoeld gemis aan een behoorlijke lokaliteit voor verpozing, al zal bij eventueele bouw van de door de gemeente aangeboden cantine in de nabijheid van het schip, nog beter in dat gemis worden voorzien.

De eischen aan lichtmatrozen te stellen om voor bevordering tot matroos 3e klasse in aanmerking te komen zijn vastgelegd, terwijl als algemeene maatstaf is aangenomen, dat om voor het einde van den opleidingstijd voor bevordering te worden voorgedragen, het gedrag gedurende de laatste drie maanden, zeer goed moet zijn geweest.

Het aantal aangenomen schepelingen bedroeg in het tijdvak van 1 Juli 1924 tot en met ultimo December 1924 109, en dat van 1 Januari tot en met ultimo Juni 1925 78.

De gezondheidstoestand was zeer gunstig.

Opleiding van Matroos tot Kwartiermeester.

(1 Juli 1924—1 Juli 1925).

De opleiding had plaats aan boord Hr. Ms. Wachtschip te Willemsoord.

Op 1 Juli 1924 werd de opleiding aangevangen met 4 man. Het onderricht werd gegeven overeenkomstig de vastgestelde eischen, waarna op 22 December 1924 embarquement aan boord van Hr. Ms. *Heemskerck* volgde.

De volgende opleiding ving 12 Januari 1925 aan met 7 man, van wie 1 wegens wangedrag en ongeschiktheid voor den rang van onderofficier op 8 Juni 1925 van de opleiding verwijderd werd.

Van het oorspronkelijk plan, de opleiding vóór den aanvang der zomerreis aan boord van Hr. Ms. *Heemskerck* te embarqueeren, moest worden afgezien, omdat zij daardoor een maand onderricht op het Wachtschip had moeten missen.

De resultaten, behaald bij het examen voor kwartiermeester in Januari 1925, waren van dien aard, n.l. 2 candidaten geslaagd van 5, terwijl 1 candidaat in April na een tweede examen slaagde, dat vermeend werd het leerprogramma te moeten wijzigen. De theoretische opleiding werd tot drie maanden ingekort, waarna van April tot en met Juli practische oefeningen in navigatie, torpedokennis, mijnendienst, onderzeedienst, alsmede in varen met kanonneerbooten, en in werken met zware lasten (ankers) werden gehouden.

Opleiding voor Monteur.

(1 October 1924—1 October 1925).

De cursus ving aan op den 1en October 1924 met 23 korporaals-monteur en 2 leerlingen-monteur in het oudste studiejaar,
20 korporaals-monteur en 2 leerlingen-monteur in het 3e studiejaar,
19 leerlingen-monteur in het jongste studiejaar.

Door den overgangstoestand van de vierjarige tot de driejarige opleiding, was er geen 2e studiejaar.

Gedurende het verslagjaar werden 4 korporaals-monteur, die het vorige jaar het eindexamen met onvoldoenden uitslag hadden afgelegd, op eigen verzoek weer bij de opleiding teruggeplaatst om het 4e studiejaar nogmaals geheel of gedeeltelijk te volgen. Zij namen tegelijk met de korporaals en leerlingen-monteur van dat studiejaar deel aan het eindexamen, dat tevens het examen voor sergeant-monteur is, en slaagden allen.

Eén leerling-monteur van het oudste jaar werd bevorderd tot korporaal. Van de 24 korporaals en de leerling-monteur van het oudste jaar, die deelnamen aan het eindexamen, slaagden 19 korporaals. 2 korporaals en de leerling-monteur die het examen onvoldoende aflegden werden voorgedragen voor ontslag uit den zeedienst, de 3 overige korporaals, die het examen met onvoldoenden uitslag aflegden, werden voorgedragen voor plaatsing in actieven dienst op de vloot.

De beide leerlingen-monteur van het 3e jaar werden gedurende het verslag-tijdperk bevorderd tot korporaal.

Voor overgang van het derde naar het vierde studiejaar kwamen 17 korporaals-monteur in aanmerking; van de overigen werden 2 korporaals voorgedragen voor voorwaardelijken overgang naar het 4e studiejaar; 1 korporaal werd voorgedragen

voor plaatsing in actieven dienst op de vloot wegens gebrek aan ijver; 2 korporaals werden voorgedragen voor ontslag uit den zeedienst wegens onvoldoenden studiezin en ongeschiktheid voor onderofficier.

Voor overgang van het 1e naar het 2e studiejaar kwamen 15 leerlingen-monteur in aanmerking. Van de overigen werden 2 leerlingen voorgedragen voor voorwaardelijken overgang naar het 2e jaar en 2 leerlingen-monteur voor het nogmaals volgen van het 1e jaar.

Gedurende het verslagtijdperk werd door 2 sergeants-monteur elk gedurende ± 3 maanden herhalingsonderwijs genoten, als voorbereiding tot het examen van monteur-majoor. Door één van beiden werd aan het eind van dien termijn het examen voor monteur-majoor met voldoenden, door den ander met onvoldoenden uitslag afgelegd.

Een sergeant-monteur, hier 1½ maand geplaatst, heeft de herhalingscursus nog niet beëindigd.

Aan een korporaal-monteur, die reeds eenmaal op de monteursopleiding is teruggeplaatst geweest om voor de tweede maal het oudste studiejaar gedeeltelijk te volgen en ook toen het eindexamen met ongunstigen uitslag had afgelegd, werd vergund om, geplaatst zijnde bij den Radiodienst, nogmaals de lessen van het oudste studiejaar gedeeltelijk mede te maken. Hij heeft, tegelijk met de korporaals van het oudste studiejaar, het examen voor sergeant-monteur met gunstigen uitslag afgelegd. Nog twee sergeants-monteur onderwierpen zich in den loop van het verslagjaar op de monteursopleiding aan het examen voor monteur-majoor, één van beiden met voldoenden uitslag.

Voor den cursus, aangevangen 1 October 1925, waren 12 plaatsen opengesteld. Inlichtingen omtrent opleiding, enz. tot monteur werden gevraagd ten behoeve van 212 jongelieden. Hiervan onderwierpen zich 131 aan het geneeskundig onderzoek. 78 werden ongeschikt bevonden, de overige 53 namen deel aan de toelatingsproef.

Gedurende het examen trokken zich terug 12 candidaten, van de overigen legden 8 de proef met goeden, 9 met voldoenden en 24 met onvoldoenden uitslag af. Van de 8 jongelieden, die het examen met goeden uitslag hadden afgelegd en die dus gerechtigd waren vóór 1 September in dienst te treden, hebben er 7 van dit voorrecht gebruik gemaakt, de achtste heeft pas 2 October dienst kunnen nemen doordat de vereischte stukken niet vroeger in orde waren. Van de 9 jongelieden, die het examen „voldoende" hadden afgelegd, zijn de 4 met de beste cijfers aangenomen en in de maand September in dienst gekomen. Van degenen, die werden aangenomen, waren 11 in het bezit van een

diploma ambachtsschool met driejarigen cursus en was 1 in het bezit van een diploma vakteekenschool met vierjarigen cursus.

Aan het einde van den cursus werden aan 5 korporaals- en leerlingen-monteur belooningen toegekend wegens bijzonderen ijver.

Opleiding tot Timmerman.

(1 Januari tot en met 31 December 1925).

Onderwijs.

Gedurende het verslagjaar werd het toezicht op de technische opleiding der leerlingen uitgeoefend door den ingenieur der Marine C. van Dam tot 1 September 1925 en daarna door den ingenieur der Marine van der Ploeg.

Met de militaire vorming en het onderricht in de niet technische vakken was belast:

v/m. 1 Januari 1925 t/m. 7 Juni 1925 de Luit. ter zee der 1e kl. J. C. H. H. Mackaij;

v/m. 8 Juni 1925 t/m. 21 Aug. 1925 de Luit. ter zee der 1e kl. J. A. Kruijs en

v/m. 22 Aug. 1925 t/m. Uo Dec. 1925 de Luit. ter zee der 2e kl. F. Pinke.

De regeling en indeeling van het onderwijs geschiedde in den zelfden geest als het vorig jaar.

De theorethische cursus bedoeld in I V.K.M. VI. F. bijl. I, werd door dezelfde ingenieurs der Marine gehouden over de tijdvakken genoemd onder het hoofd hierboven.

Gedrag en ijver.

In het algemeen was van de schepelingen, geplaatst bij de opleiding, het gedrag en de ijver goed.

Mutatiën.

Op den 1en Januari 1925 waren in opleiding 4 leerlingen van wie één in Februari 1925 de proef voor timmermansmaat aflegde, terwijl 2 leerlingen deze proef in November aflegden; deze konden echter nog niet worden bevorderd tot maat, omdat zij nog niet de noodige getuigschriften vereischt voor bevordering, bezitten.

Aan het einde van het verslagjaar is nog slechts één leerling aanwezig, terwijl in het verslagjaar zich niemand meldde voor toelating tot deze opleiding.

Een cursus voor eerste hulp bij ongelukken werd door allen gevolgd.

Aan drie leerlingen werd het brevet geoefend duiker toegekend. De gezondheidstoestand gaf geen reden tot opmerkingen.

VERSLAG BETREFFENDE DE WERFDIVISIE.
(1 October 1924—1 October 1925).

Materieel.

Het stoombedrijf aan boord Hr. Ms. *van Speijk* werd wegens afkeuring van een stoomketel vervangen door electrische aandrijving.

De kanonneerbooten *Dog* en *Raaf*, torpedobooten *Willem Warmont* en *Christiaan Cornelis*, defensiesloep No. 52, stoomsloep 104, motorsloep M. 16 en motorvlet N°. 460 waren gedurende dit verslagjaar in dienst. De torpedoboot *G. 2.* werd 16 Maart 1925 in dienst gesteld en de *Los* op dienzelfden datum afgegeven aan de Rijkswerf.

Alle toegevoegde vaartuigen deeden dienst voor oefeningen en aanschouwelijk onderwijs voor de nieuw aangenomen sergeant-machinisten, korporaal-machinisten der sergeants-opleiding, de leerlingen onderofficier machinist, olielieden en stokers 1e klasse in opleiding, de in opleiding zijnde hulpstokers Z.M. voor hulpmachinist Z.M. en de nieuw aangenomen stokers 2e kl. en leerlingen-stoker. Tevens werd veelvuldig gebruik gemaakt van deze vaartuigen door het Kon. Instituut, de opleiding kwartiermeester, door de schietcommissie en voor diensten van uiteenloopenden aard.

Personeel.

De officier van den Marinestoomvaartdienst der 1e kl., hoofd van het onderwijs, werd tweemaal vervangen. Een officier M.S.D. 2e kl. werd geplaatst en belast met het geven van onderwijs aan de hulpstokers Z. M. in opleiding voor hulpmachinist Z. M.

Opleiding.

A. Opleiding van de nieuw benoemde sergeants-machinist.

In Januari 1925 werd de toelating opengesteld voor aanneming van sergeant-machinist uit machinisten voorzien van diploma A. In het geheel werden er 13 aangenomen; 12 slaagden op goede, 1 op voldoende wijze. 7 Machinisten legden een onvoldoend examen af, terwijl 3 zich tijdens de proef terug trokken.

Van de 13 geslaagden deden 10 hun practische proef als bankwerker-draaier, 2 als draaier-bankwerker en 1 als smid. De

nieuw benoemde sergeants-machinist ontvangen de eerste maand onderwijs in de militaire aangelegenheden en in het voorkomende onder 3e en 4e van 1 V. K. M. XI art. 55; de 3 volgende maanden worden zij gedetacheerd aan boord van een der groote schepen en op de Z. booten en de overige 2 maanden worden zij geoefend bij de werfdivisie in het drijven en behandelen van stoom- en motorsloepen, ambachten en wordt hun aanvullend theoretisch onderwijs gegeven.

B. Opleiding van leerlingen-onderofficier-machinist.

De cursus ving 1 October 1924 aan met 2 leerjaren, het middelste met 18 en het jongste met 16 jongelieden. Aangenomen waren voor het jongste jaar 4 burgers, 5 leerlingen-stoker, terwijl 7 leerlingen-stoker den cursus voorwaardelijk mochten volgen.

Op 1 Januari, 1 April en 1 Juli werden twee leerlingen-stoker van de opleiding verwijderd wegens gebrek aan ijver, aanleg of onvoldoende vorderingen in de ambachten; 1 leerling-onderofficier machinist werd in September afgekeurd voor den dienst.

De indeelingen der lesroosters waren gelijk aan die van het vorige jaar.

Het onderwijsprogramma omvatte in hoofdzaak hetzelfde als het vorige jaar, alleen splitsen en knoopen en voor oefening dienst doen als zeuntje had niet plaats. De leerlingen van het middelste jaar werden in de werkplaatsen te werk gesteld in hun bijvakken, die van het jongste in hun hoofdvak. De overige practische oefeningen hadden plaats aan boord van de toegevoegde vaartuigen en sloepen en in het machinelaboratorium van het Kon. Instituut van de Marine.

Op vier avonden der week werd verplichte studie gehouden van 6 u. 30—8 uur, voor ieder leerjaar 2 avonden, terwijl tevens gelegenheid voor vrije studie gegeven werd.

Aan het einde van ieder kwartaal werd een rapport opgemaakt van de vorderingen.

In het algemeen waren de resultaten van het onderwijs gunstig.

Vier leerlingen van het middelste jaar voleindigden niet hun werkprogramma, van de jongste afdeeling voldeden allen.

Van de 18 leerlingen van het middelste leerjaar werden 2 leerlingen niet bevorderd tot het derde jaar wegens gebrek aan ijver en vorderingen.

Alle leerlingen van het jongste leerjaar gingen over naar het tweede leerjaar, van welke 1 voorwaardelijk.

C. Opleiding van korporaal-machinist tot sergeant-machinist niet afkomstig van de opleiding bedoeld onder B.

Hierbij waren geplaatst op 1 October 1924 8 korporaals-

machinist. In Januari en Juli werden telkens 3 korporaals-machinist bijgeplaatst.

In December werd van 2 korporaals het examen voor sergeant afgenomen, 1 slaagde goed, 1 voldoende.

In Maart verliet 1 korporaal-machinist in het bezit van diploma A, de opleiding om onder dezelfde voorwaarden als de burger-machinisten als sergeant in dienst te treden.

In Juni werd aan 3 korporaals het examen voor sergeant afgenomen; allen slaagden voldoende.

Bij het einde van het verslagjaar waren totaal nog 8 korporaals-machinist in opleiding tot sergeant.

Het onderwijs had nagenoeg op dezelfde wijze plaats als het vorige jaar.

D. Stokers-olieman en stokers der 1e klasse met aanleg voor werkman.

Ter verkrijging van meerdere ambachtskennis waren op 1 October 1924 geplaatst 2 stokers-olieman en 13 stokers 1e klasse.

Gedurende het verslagjaar werden 1 stoker-olieman en 28 stokers 1e klasse bijgeplaatst.

1 stoker-olieman en 1 stoker 1e klasse werden overgeplaatst wegens onvoldoende aanleg, van 1 olieman en 5 stokers der 1e klasse werd de plaatsing op verzoek ingetrokken; 1 stoker-olieman legde de proef voor korporaal-machinist op voldoende wijze af en 25 stokers der 1e kl. legden de proef voor stoker-olieman met gunstig gevolg af. Bij het einde van het verslagjaar waren nog 11 stokers 1e klasse in opleiding.

Het onderwijs had geheel op dezelfde wijze plaats als het vorige jaar.

E. Nieuw aangenomen stokers der 2e klasse.

Op 1 October 1924 waren 42 stokers 2e klasse in opleiding.

Gedurende het verslagjaar werden er 55 aangenomen.

Het onderwijs had geheel op dezelfde wijze plaats als het vorige jaar.

1 stoker 2e kl. werd uit den zeedienst ontslagen wegens lichaamsgebreken.

Gedurende het verslagjaar werden 63 stokers 2e kl. naar de actieve vloot overgeplaatst.

In de conduiteboekjes van 13 hunner kon aanteekening van aanleg in ambachten worden gemaakt.

Bij het einde van het verslagjaar waren nog 33 stokers 2e klasse in opleiding.

F. Leerlingen-stoker.

Op 1 October 1924 waren in opleiding 38 leerlingen-stoker.

De werving werd weder opengesteld op 30 Maart 1925.

Aangenomen werden 17 leerlingen-stoker.

1 leerling-stoker werd uit den zeedienst ontslagen wegens lichaamsgebreken, 1 wegens slecht gedrag.

6 leerlingen gingen een nieuwe verbintenis aan als leerling-onderofficier-machinist, van welke 2 voor den cursus die 1 October 1924 en 4 voor den cursus, die 1 October 1925 aanving.

Totaal werden 26 leerlingen naar de actieve vloot geplaatst; 22 hunner werden bevorderd tot stoker 2e kl., 4 hunner werden niet bevorderd wegens minder goed gedrag.

In 4 conduiteboekjes kon aanteekening van aanleg in de ambachten gemaakt worden.

Het onderricht had geheel op dezelfde wijze plaats als het vorige jaar.

Op het einde van het verslag waren nog 21 leerlingen-stoker in opleiding.

G. Opleiding van hulpmachinisten Z. M.

Op den 1en October 1924 begon de cursus met 11 hulpstokers, die in den loop van December 1924 allen slaagden voor hulpmachinist Z.M.

Van begin April tot eind Juni waren 7 hulpstokers Z.M. in opleiding, 5 slaagden, terwijl 2 niet bevorderd werden tot hulpmachinist Z.M. wegens onvoldoend examen. Een der geslaagden werd wegens minder goed gedrag niet gelijk gesteld met stoker 1e klasse.

Gedurende de winteravonden werd wederom avondschool gehouden; deze ving aan op 1 October met 30 leerlingen en eindigde op 27 Maart en omvatte hetzelfde onderricht als het vorige jaar.

Op 11 en 12 Juni werd een sportwedstrijd gehouden.

Hieraan werd deelgenomen door 16 leerlingen-onderofficier-machinist, 11 stokers 2e kl., 14 leerlingen-stoker en 3 hulpstokers Z. M.

Evenals het vorige jaar werd ook nu wederom een wedstrijd uitgeschreven in de ambachten, die op 14 September aanving.

Aangezien de animo hiervoor gering was, kon slechts in 3 ambachten wedstrijd gehouden worden.

Totaal hadden zich opgegeven 8 leerlingen onderofficier-machinist, 4 stokers der 2e kl. en 2 leerlingen-stoker.

H. Machinisten en stokerspersoneel, dat tijdelijk niet voor den actieven dienst benoodigd was.

Hun aantal was dit verslagjaar zeer gering en bestond in hoofdzaak uit personeel, dat wegens ziekte ongeschikt was voor

den actieven dienst, voor ontslag uit den zeedienst was voorgedragen of in afwachting was om geplaatst te worden aan boord Hr. Ms. *Java*.

Ze werden benut tot het verrichten van werkzaamheden en herstellingen van uiteenloopenden aard.

Onder dit personeel bevond zich 1 stoker-olieman, die in deze functie was in dienst getreden, na afgelegde proef voor stoker-olieman.

5 Korporaals-machinist werden in de gelegenheid gesteld zich verder te bekwamen als werkman met het doel de ambachtsproef voor toelating voor de sergeantsopleiding af te leggen; 2 van hen legden na resp. 2 en 5 maanden deze proef met gunstig gevolg af, 1 werd wegens onvoldoende ambachtskennis overgeplaatst.

Op 1 October 1925 waren er nog 2 in vooropleiding.

I. Op de Rijkswerf te Willemsoord en in dienst opgelegde schepen werkzaam personeel.

Bij de kernbemanning Hr. Ms. *Hertog Hendrik* werden in November 1924 gedetacheerd 2 korporaals-stoker en 20 stokers der 1e klasse. Geleidelijk werd dit aantal verminderd en einde April 1925 werd het resteerend aantal geplaatst aan boord Hr. Ms. *Java*.

Bij de kernbemanning *Triton* en *Vulcanus* waren tot in het voorjaar 1925 1 machinist-majoor, 2 korporaals-machinist, 1 stoker-olieman, 4 stokers 1e klasse en 1 stoker 2e klasse.

Bij de kernbemanning *Douwe Aukes* werden op 1 September 1 korporaal-machinist en 1 stoker 1e klasse gedetacheerd.

1 Stoker 1e klasse bleef wederom het geheele jaar toegevoegd aan de gymnastiek- en sportschool; 1 stoker 1e klasse deed dienst bij het onderhoud van de tennisbaan; 1 korporaal-machinist en 1 stoker 1e klasse deden dienst op het Koninklijk Instituut voor het schoonmaken en onderhoud machine-installatie en het stoken en schoonmaken van de ketel.

Een aantal vaklieden waren onderworpen aan de regeling van de 48-urige werkweek en zijn vrijgesteld van scheeps- en wachtdiensten.

Gedurende het geheele jaar werd de eerste 5 dagen van iedere week van 5—7 uur gelegenheid gegeven tot het beoefenen van huisvlijt in de daarvoor aangewezen localiteit.

Evenals vorige jaren werden voor verschillende schepen en vaartuigen kleinere of grootere herstellingen aan ketel en machinedeelen verricht en verder opdrachten uitgevoerd van uiteenloopenden aard.

Voor den magazijnsvoorraad en inrichtingen aan den wal werden artikelen aangemaakt en inventarisgoederen van schepen en andere diensten hersteld.

Verslag over den radiodienst der Marine, de opleiding tot radio-officier (officier E. I. en R. D.), de opleiding tot radio-telegrafist, de opleiding tot seinersmaat en den herhalingscursus van onderofficieren-seiner.

Radiodienst.

De werkzaamheden bestonden uit:

1°. het bedrijfsklaar houden der in dienst zijnde stations;

2°. het installeeren van stations op in dienst te stellen schepen en het houden van toezicht bij de montage van nieuw geleverde stations;

3°. het uitvoeren van herstellingen;

4°. het verrichten van keuringen, zoowel voor den Radiodienst in Nederland als in de Koloniën.

Het atelier maakte het o.m. mogelijk met eigen middelen enkele kleine zenders te vervaardigen.

Opleiding officieren.

Medio October vingen de bovengenoemde opleidingen aan met 3 luitenants ter zee 2e klasse en 3 officieren M. S. D. 2e klasse, terwijl de cursus eveneens werd bijgewoond door 1 luitenant der genie van het leger hier te lande, 1 luitenant der genie O. I. L. en 1 reserve luitenant-vliegenier.

De officieren M. S. D. verlieten medio April de opleiding, de overige officieren bleven tot einde September teneinde tot Officier R. D. gevormd te worden. Evenals het vorige jaar werd de practische bekwaamheid opgedaan op de oefeningsstations te Leiden en te Gorinchem en op het station te Amsterdam.

Opleiding tot radio-telegrafist.

De opleiding begon in October met 3 matrozen die allen na het einde van den cursus voor het telegrafisten-examen slaagden.

De practische opleiding had plaats op de oefeningsstations van 3 Augustus tot 22 September.

Opleiding tot seinersmaat.

Van de in April 1924 aanwezige 12 leerlingen-onderofficier werden 3 van den cursus verwijderd, van welke 1 overging tot leerling-schrijver, terwijl de beide andere werden ontslagen. Met 9 leerlingen werd de cursus voortgezet. Hiervan slaagden in

Juli 7 leerlingen voor het telegrafisten-examen. Allen gingen daarna naar de oefeningsstations teneinde zich in de praktijk te bekwamen. Met de beide niet geslaagde leerlingen wordt de opleiding voortgezet.

Opleiding tot radio-telegrafist matrozen N. O.

De opleiding ving aan begin April met 12 leerlingen, waarvan 1 wegens gebrek aan aanleg van de opleiding werd verwijderd. Einde September werden 14 matrozen N. O. geplaatst, terwijl eveneens 2 matrozen O. O. de opleiding volgen.

Herhalingscursus van onderofficieren-seiner.

Gedurende den afgeloopen winter werden 4 herhalingscursussen, elk van een maand gehouden, die in totaal door 35 onderofficieren werden gevolgd. Deze cursussen bleken, om het personeel met het nieuwe materiaal op de hoogte te doen komen, zeer noodig te zijn.

Opleiding tot Torpedomaker.

(October 1924—October 1925).

Aan het begin van den cursus waren bij de opleiding geplaatst 32 leerlingen, van welke in het 1e jaar 12, 2e jaar 7, 3e jaar 13.

11 leerlingen van het 3e jaar werden in den loop van het verslagjaar bevorderd tot korporaal, terwijl 1 leerling van het 2e jaar werd afgekeurd wegens lichaamsgebreken.

De vorderingen en plichtsbetrachting der leerlingen is over het algemeen gunstig. Alleen de theoretische lessen in het torpedomaterieel heben nog niet het succes gehad, dat hiervan verwacht mag worden.

Voor een groot deel is dit een gevolg van het gebrek aan platen. Doch ook was bij de leerlingen de prikkel om het geleerde zoo goed mogelijk in zich op te nemen, afwezig, aangezien zij nog volgens het oude reglement tot korporaal bevorderd kunnen worden.

Alle leerlingen werden tot een volgend jaar bevorderd.

De resultaten van het onderwijs aan de avondvakteekenschool waren in het algemeen gunstig. Slechts 2 leerlingen werden niet tot een hoogere klasse bevorderd. 9 leerlingen behaalden een diploma.

Aangenomen werden 15 leerlingen.

Hiervan hadden 11 een diploma ambachtsschool, 1 een diploma avondvakteekenschool, 3 twee jaren ambachtsschool, van welke 2 een of meer jaren een avondvakteekenschool hadden bezocht.

Opleiding tot Korporaal-Konstabel en Kanonnier. 1924—1925.

Aan de opleiding tot korporaal-konstabel namen deel 1 matroos 1e klasse, 3 mariniers 1e klasse en 2 leerlingen-konstabel.

De proeven werden aan het eind van den cursus afgelegd door den matroos 1e klasse met „goeden uitslag", door de 3 mariniers 1e klasse en 1 leerling-konstabel met „voldoenden" uitslag en door 1 leerling-konstabel met „onvoldoenden" uitslag.

Eerstgenoemde leerling werd bevorderd tot konstabelsmaat.

De opleiding tot kanonnier had plaats van 1 April tot October 1925.

Aan deze opleiding werd deelgenomen door 14 schepelingen t.w.: 1 matroos 1e klasse, 3 matrozen 2e klasse, 2 mariniers 1e klasse en 8 mariniers 2e klasse.

Hiervan verwierven 11 schepelingen het brevet van kanonnier 1e kl., de overige het brevet van kanonnier 2e kl. Twee luitenants ter zee hebben tevens al de schietoefeningen der opleiding doorloopen.

Het onderricht werd geheel gegeven volgens de voorschriften vervat in het schietreglement geschut.

Door de veelvuldige vooroefeningen regelmatig te onderbreken door richtoefeningen met losse en scherpe geweerpatronen, bleef de animo bewaard.

De in opleiding zijnde kanonniers oefenden ook veelvuldig tijdens de verschillende vuurleidingoefeningen der officieren en werden hierdoor ook in het noodzakelijk verband geoefend.

Alle proefschietoefeningen verliepen vlot en met goeden uitslag. Het behaalde gemiddelde aantal punten was hooger dan het vorige jaar.

Het examen voor hoogeren rang werd op het A. I. S. afgelegd door 3 sergeants-konstabel respectievelijk met uitslag „goed", „voldoende" en „onvoldoende" en door 2 korporaals-konstabel, beiden met „goeden" uitslag.

Aan de sergeants- en korporaals-konstabel te Willemsoord werd van November t/m. Maart herhalingsonderwijs gegeven; in twee opvolgende cursussen namen hieraan deel 21 sergeants en 29 korporaals.

Opleiding voor Ziekenverpleger. 1 April 1924—1 April 1925.

2e Opleidingsjaar.

Op 31 Maart 1924 waren 10 leerlingen (9 matrozen en 1 leerling-onderofficier) overgegaan naar het tweede opleidingsjaar en deze werden met ingang van dien datum bevorderd tot matroos-ziekenverpleger, c.q. ziekenverplegersmaat.

Zij waren gedurende het opleidingsjaar 1924—1925 praktisch werkzaam in het Marinehospitaal en maakten van 1 Januari tot half Maart 1925 een theoretischen herhalingscursus door, onder leiding van den officier van gezondheid der 2e klasse H. C. VAN HOEK, bijgestaan door den sergeant-ziekenverpleger L. J. BIONDA en den apothekers-assistent W. J. KERKHOVEN.

Bovendien werd deze herhalingscursus gevolgd door een matroos-ziekenverpleger, die indertijd teruggesteld was van korporaal- tot matroos-ziekenverpleger en die eene poging wilde doen om zijn vroegeren rang te herkrijgen.

In de week van 16 tot 22 Maart 1925 had de proef voor korporaal-ziekenverpleger plaats: 3 slaagden met „uitmuntend"; 4 met „zeer goed" en 3 met „goed", terwijl de in de vorige alinea bedoelde matroos-ziekenverpleger de proef op volstrekt onvoldoende wijze aflegde.

Ten aanzien van dezen matroos-ziekenverpleger werd voorgesteld hem niet wederom de lessen te laten volgen, omdat daarvan een gunstig resultaat niet werd verwacht en een slagen voor de proef voor korporaal-ziekenverpleger verder was uitgesloten, waarom in overweging werd gegeven hem niet meer te doen reëngageeren en hem in zijn tegenwoordigen stand te laten doordienen tot den datum van diensteindiging.

Van de 10 geslaagden werden 8 voorgedragen voor bevordering tot korporaal-ziekenverpleger, terwijl 2 hunner wegens berispelijk gedrag daarvoor nog niet in aanmerking konden worden gebracht.

Hier kan vermeld worden, dat de geslaagden bij het afleggen hunner proef over het algemeen een zeer goed figuur maakten en blijken gaven zich met veel ijver en toewijding op hun werk en hunne studie te hebben toegelegd.

1e Opleidingsjaar.

Dit opleidingsjaar ving op 1 April 1924 aan met 12 nieuwe leerlingen: 3 matrozen en 9 leerlingen-onderofficier, en 2 leerlingen van het vorige eerste opleidingsjaar, die wegens ziekte op 1 April 1924 niet naar het tweede opleidingsjaar konden overgaan. Een dezer twee volgde de lessen niet meer en werd in den loop van 1924 afgekeurd voor den zeedienst; de ander, een matroos 2e klasse, was reeds spoedig zoover hersteld, dat hij, na bekomen machtiging van den commandant der marine te Willemsoord, voor de tweede maal aan de lessen van dit opleidingsjaar kon deelnemen.

Leider van dezen cursus was de officier van gezondheid 1e kl. J. A. VAN HUIZEN, die eveneens daarin werd bijgestaan door

den reeds hierboven genoemden sergeant-ziekenverpleger en apothekersassistent.

Van de 13 leerlingen, die alzoo dezen cursus volgden, kwamen er op 31 Maart 1925 slechts 9 in aanmerking om over te gaan naar het tweede opleidingsjaar en werden deze 9 leerlingen voorgedragen voor bevordering tot matroos-ziekenverpleger (4), en tot ziekenverplegersmaat (5), welke bevordering op genoemden datum plaats had.

De 4 overige leerlingen-onderofficier konden voor een overgang naar het tweede opleidingsjaar niet in aanmerking worden gebracht, aangezien zij op overtuigende wijze, door onvoldoenden aanleg en door gebrek aan vlijt en plichtsbetrachting, alsmede door betoonde onbetrouwbaarheid in hun werk, blijk hadden gegeven ongeschikt te zijn voor ziekenverpleger *en voor onderofficier*.

Daarom werd bij hen ook geen heil verwacht van het opnieuw volgen van den cursus van het eerste opleidingsjaar, waarom werd voorgesteld hen van de opleiding te verwijderen en machtiging werd verzocht, hen voor ontslag uit den zeedienst voor te dragen.

De leerlingen van beide opleidingsjaren namen gedurende de wintermaanden deel aan de oefeningen van de ambulance der landingsdivisie.

Sterkte van het korps officieren.

Rangen.	1916		1917		1918		1919		1920		1921		1922		1923		1924		1925	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Vice-Admiraal	4	4	3	3	4	4	5	4	5	4	4	4	3	2	2	3	2	3	3	3
Schout-bij-nacht	5	4	4	4	5	5	6	6	3	3	2	2	3	4	4	3	4	3	3	3
Kapitein ter zee . . .	32	31	32	32	30	31	29	30	34	33	31	29	29	30	31	30	26	23	23	23
Kapitein-luitenant ter zee	35	37	36	37	37	36	38	38	36	36	35	32	32	31	30	31	33	31	32	32
Luitenant ter zee 1e klasse	123	121	121	121	121	122	120	122	105	114	110	106	108	102	104	101	103	101	103	105
„ „ „ 2e „	201	197	212	204	221	214	213	159	146	114	108	101	108	105	109	108	113	112	111	104
„ „ „ 3e „	51	51	49	47	39	39	34	35	37	36	34	34	31	31	24	23	24	25	30	30
Officier-vlieger 2de klasse . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	8	9	13	11	11	15	18	22	21	20
Officier-vlieger 3de klasse . . .	—	—	—	—	—	—	5	4	8	7	7	6	7	11	15	10	9	3	4	4
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 . . .	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Hoofdofficier van gezondheid 2e klasse . . .	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	2	2	3	3
Officier van gezondheid 1e klasse	42	39	43	43	45	43	42	37	31	33	33	34	31	31	29	28	28	27	26	26
Officier van gezondheid 2e klasse	14	17	18	20	22	22	21	19	15	15	13	11	11	11	11	14	16	18	17	16
Hoofdofficier van administratie 1e klasse *a*). .	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1
Hoofdofficier van administratie 2e klasse. . .	3	4	3	3	3	5	4	4	5	7	4	4	5	5	5	5	4	3	4	3
Officier van administratie 1e klasse *b*)	27	27	27	27	27	26	27	27	27	27	27	27	26	26	26	25	25	26	25	26

a) Van wie 1 met den titul. rang van Schout-bij-nacht van 17 Febr. 1921—1 April 1924

b) „ „ 1 „ „ „ „ „ hoofdoff. van adminstr. der 2e klasse van 1 Dec. 1923 30 Juni 1925

Rangen.	1916		1917		1918		1919		1920		1921		1922		1923		1924		1925	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Officier van administratie 2e klasse	41	38	41	41	45	44	46	38	31	24	23	23	24	23	27	26	31	31	36	34
Officier van administratie 3e klasse	8	8	8	8	8	8	6	6	5	5	8	7	15	15	15	15	10	9	9	9
Apotheker 1e klasse . .	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—
In actieven dienst gesteld gepensionneerd Kapiteinluit. ter zee	—	—	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
In actieven dienst gesteld gepensionneerd Luit. ter zee 1e klasse. . . .	2	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
In actieven dienst gesteld gepensionneerd Luit. ter zee 2e klasse. . . .	5	5	5	4	4	4	4	4	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luitenant ter zee 2e klasse, behoorende tot den Landstorm	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Sterkte van het personeel onderofficieren en manschappen.

Rangen en Standen.	1916		1917		1918		1919		1920		1921		1922		1923		1924		1925	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Opperschipper	23	27	29	34	39	39	39	29	10	12	11	9	18	20	18	16	16	15	15	15
Schipper	32	31	31	36	38	47	47	37	32	30	31	36	26	26	27	27	30	33	35	34
Bootsman	134	140	142	145	145	144	144	143	142	140	140	141	140	141	142	134	131	125	127	122
Bootsmansmaat	—	—	—	—	—	—	—	—	9	9	19	22	19	18	13	18	17	15	15	11
Bootsmansleerling	—	—	—	—	—	4	10	11	12	18	6	4	3	7	7	9	9	13	9	6
Kwartiermeester	135	132	136	120	122	110	111	99	89	76	80	83	89	85	90	100	108	107	102	110
Opperkonstabel	10	14	16	18	17	21	21	12	7	8	9	9	9	9	9	7	5	5	5	5
Konstabel-majoor	15	15	14	17	19	20	20	19	17	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
Sergeant-konstabel	75	75	78	78	84	82	84	75	73	72	72	75	76	74	73	70	69	67	66	66
Korporaal- „	108	112	107	112	101	105	101	105	92	99	103	96	99	97	92	94	89	90	87	86
Konstabelsmaat	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10	8	12	5	5	4	3	3	2	2	1
Leerling-konstabel	—	—	—	—	—	5	10	10	10	11	5	3	3	3	3	2	2	2	2	1
Opperseiner	1	1	1	1	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Seiner-majoor	7	7	7	7	8	8	8	8	8	7	8	10	10	12	12	13	12	12	12	12
Sergeant-seiner	24	28	28	28	30	30	30	29	29	29	31	32	32	31	30	30	29	30	30	30
Korporaal-seiner	37	34	42	42	38	40	63	58	58	57	67	58	66	64	61	62	61	61	64	62
Seinersmaat	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8	10	11	3	6	7	13	10	13	9	9
Leerling-seiner	—	—	—	—	—	4	9	9	9	12	3	6	6	10	10	8	8	14	12	5
Oppertorpedomaker	5	7	7	11	13	15	14	12	8	5	6	6	6	4	4	4	4	4	3	3
Torpedomaker-majoor	31	32	32	31	32	35	35	33	32	34	31	31	31	31	30	32	32	32	33	33
Sergeant-torpedomaker	94	98	99	110	112	110	111	105	103	99	99	96	97	94	96	92	88	87	87	85
Korporaal- „	82	79	87	71	70	74	71	57	37	34	33	32	35	45	46	46	54	65	66	69
Matroos- „	11	7	6	10	9	7	2	—	—	—	1	3	7	5	1	8	8	5	4	7
Leerling- „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	17	16	22	21	19	24	26	32	25
Oppertorpedist	7	10	10	14	15	15	15	10	7	7	7	7	9	12	9	5	5	5	5	5
Torpedist-majoor	44	46	47	47	47	49	51	49	47	42	47	45	44	44	44	44	41	39	35	32
Sergeant-torpedist	72	65	64	66	66	66	63	54	46	42	36	32	29	19	18	13	11	5	5	5
Korporaal- „	96	95	102	95	92	87	80	67	51	43	36	25	21	20	13	13	12	12	10	8
Torpedist 1e klasse	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—
Timmerman-majoor	7	7	7	7	9	9	9	8	8	8	8	8	8	8	8	8	7	5	5	5
Sergeant timmerman	18	18	18	20	21	23	22	21	21	21	21	21	21	21	21	21	23	24	24	24
Korporaal- „	19	20	19	19	19	17	19	21	21	19	19	19	19	16	14	14	10	10	9	11
Timmermansmaat *a*)	21	21	24	21	13	17	16	14	9	7	5	3	1	2	1	4	5	8	9	8
Leerling-timmerman	—	—	—	—	13	6	6	1	2	3	3	3	4	3	4	4	6	5	4	3
Oppergeschutmaker	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2

a) Vóór 1 Januari 1917: matroos-timmerman.

Rangen en Standen.		1916		1917		1918		1919		1920		1921		1922		1923		1924		1925	
		Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Geschutmaker-majoor		2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	7	8	9	8	8	7
Sergeant-geschutmaker		15	14	14	13	11	11	11	8	8	7	6	5	5	4	2	1	—	—	—	—
Korporaal- „		2	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leerling- „		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oppermonteur		1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Monteur-majoor		5	7	9	9	9	10	10	10	9	9	9	11	11	11	12	13	15	15	15	15
Sergeant-monteur		30	33	31	34	35	39	35	30	32	31	32	28	35	35	35	39	38	38	46	54
Korporaal- „		33	27	35	33	35	30	41	41	58	55	76	74	82	81	98	96	115	114	123	117
Leerling- „		24	22	36	36	47	54	62	75	56	69	60	71	62	67	62	55	27	28	22	25
Oppervliegtuigmaker	M.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1	2	2	2
Vliegtuigm.-majoor	M.	—	—	—	—	1	1	1	1	1	3	3	3	4	4	4	3	4	4	4	4
Serg.-vliegtuigmaker	M.	—	—	—	—	5	7	20	22	22	24	24	26	27	30	32	31	34	35	34	35
Korporaal- „	M.	—	—	—	—	13	24	33	40	55	56	69	73	82	86	97	104	113	115	109	107
Matroos- „	M.	—	—	—	—	5	13	10	14	11	14	16	16	22	23	15	25	21	11	9	4
Leerling- „	M.	—	—	—	—	—	15	20	19	32	41	30	20	17	37	40	18	5	3	2	—
Oppervliegtuigmaker	H.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1	1
Vliegtuigm.-majoor	H.	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1	1	1	3	4	4	3	4	3	3	3
Serg.-vliegtuigmaker	H.	—	—	—	—	4	15	22	22	22	22	22	21	20	25	27	26	25	25	25	25
Korporaal- „	H.	—	—	—	—	—	4	11	15	24	27	29	29	30	26	29	30	31	31	29	30
Matroos- „	H.	—	—	—	—	3	7	1	6	3	4	4	6	7	9	6	5	5	5	4	1
Leerling- „	H.	—	—	—	—	—	7	12	11	13	15	15	10	5	5	5	3	1	—	—	—
Vliegtuigm.-majoor	B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Serg.-vliegtuigmaker	B.	—	—	—	—	1	1	3	2	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3
Korporaal- „	B.	—	—	—	—	—	2	3	4	4	4	7	7	10	9	9	9	11	13	13	11
Matroos- „	B.	—	—	—	—	2	1	1	2	1	2	2	4	1	1	1	3	4	2	1	1
Leerling- „	B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	6	4	1	1	1	—
Bottelier-majoor		12	16	16	20	20	22	23	16	10	10	10	10	10	10	11	10	11	11	11	11
Sergeant-bottelier		33	32	32	32	33	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	31	28	26	25	25
Korporaal- „		26	25	28	29	28	28	28	28	28	26	30	32	36	38	38	44	48	45	49	54
Matroos- „		24	24	22	24	24	24	24	24	23	24	26	22	20	18	14	13	8	7	4	1
Botteliersmaat		—	—	—	—	—	—	—	—	5	9	4	7	4	4	3	5	5	6	4	5
Leerling-bottelier		—	—	—	—	—	2	5	8	5	4	3	3	2	4	4	3	3	3	3	—
Opper-ziekenverpleger		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	4	2	2	3	3	3	3
Ziekenverpleger-majoor		16	17	17	22	24	25	26	24	19	18	15	14	11	11	14	14	13	13	13	14
Sergeant-ziekenverpleger		43	42	42	42	42	42	42	42	43	42	42	43	43	43	46	44	40	40	40	39

Rangen en Standen.	1916		1917		1918		1919		1920		1921		1922		1923		1924		1925	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Korporaal-ziekenverpleger	36	37	38	37	37	38	39	38	38	34	35	33	33	27	19	23	22	28	27	31
Matroos- „	16	17	19	14	14	13	13	11	11	10	6	3	3	10	10	9	7	12	12	8
Ziekenverplegersmaat	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	4	5	2	5	5	7	6	2	1	6
Leerling-ziekenverpleger	—	—	—	—	—	4	—	1	3	5	2	4	4	7	6	3	3	11	11	1
Opperschrijver	6	7	9	14	13	17	17	15	12	12	8	5	5	5	4	5	4	4	4	4
Schrijver-majoor	21	23	23	22	24	23	23	25	24	25	26	24	24	24	24	23	24	24	24	25
Sergeant-schrijver	59	58	59	59	60	61	60	58	58	59	61	61	61	62	62	62	63	62	62	61
Korporaal- „	46	47	45	46	46	45	45	42	38	39	46	56	63	65	63	67	63	65	67	68
Matroos- „	38	37	38	39	41	44	45	43	37	34	32	17	18	11	14	12	8	11	11	9
Schrijversmaat	—	—	—	—	—	—	—	—	9	12	10	14	5	8	9	12	11	10	6	7
Leerling-schrijver	—	—	—	—	—	4	9	9	9	10	4	6	5	8	8	6	6	8	9	4
Sergeant-hofmeester	43	43	44	43	44	44	45	45	42	41	41	42	43	42	41	39	39	39	38	36
Korporaal- „	40	40	40	42	42	41	41	40	42	40	43	41	39	37	36	37	37	36	36	33
Matroos- „	39	39	37	34	30	31	27	24	13	9	9	6	5	4	4	3	3	5	2	3
Hofmeestersmaat	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	3	4	3	4	4	5	5	4	6	6
Leerling-hofmeester L. O.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	4	4	3	3	4	2	1
Leerling-hofmeester	—	—	—	—	2	6	8	9	9	7	1	5	5	6	4	3	2	1	1	—
Sergeant-kok	60	60	60	63	63	64	63	60	59	56	59	59	60	59	59	54	52	50	50	50
Korporaal- „	63	65	65	63	63	63	65	76	75	75	75	78	76	76	77	77	77	76	79	91
Matroos- „	74	72	74	68	66	59	55	37	24	22	24	18	16	16	15	21	21	21	22	12
Koksmaat	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	1	1	2	3	3	3	3	4	3	3
Leerling-kok L.O.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	4	4	4	5	5	3
Leerling-kok	—	—	—	—	6	11	6	6	—	3	5	7	6	9	11	7	5	2	—	1
Kleermaker	23	22	23	22	22	23	23	22	18	19	19	18	17	19	18	19	18	18	18	17
Schoenmaker	33	33	33	32	31	32	32	29	26	26	26	24	24	24	25	25	22	22	20	19
Scheerder	29	29	29	29	29	29	27	24	19	22	21	22	22	20	19	19	20	21	19	17
Matroos 1e klasse	625	642	644	691	689	674	592	431	304	257	237	237	227	217	204	196	189	183	187	216
„ 2e „	654	647	615	627	631	599	525	356	258	226	230	213	195	178	148	186	224	297	363	388
„ 3e „	861	860	827	757	748	850	870	699	553	415	311	264	191	211	235	259	259	236	221	181
Lichtmatroos *a*)	107	66	66	90	107	122	49	18	14	9	21	5	147	142	204	147	135	96	93	77
Zeemilicien	2771	3088	3237	3556	4520	4697	3582	3640	3461	3769	3524	3898	3667	4005	4391	4864	5205	5553	5906	5778
Landstormplichtige	—	—	531	1140	1154	1172	1176	1174	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kapelmeester	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	—	—	1	1	—	1	1

a) Van Juli 1921 lichtmatroos nieuwe opleiding.

Rangen en Standen.	1916		1917		1918		1919		1920		1921		1922		1923		1924		1925	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Onderkapelmeester . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Stafmuzikant	37	37	37	37	38	42	43	41	45	45	45	45	43	42	38	35	31	31	31	33
Muzikant *a*)	13	13	13	13	9	7	6	7	2	2	5	4	4	6	6	6	9	8	7	5
Leerling-muzikant . . .	1	1	2	4	4	4	4	4	7	7	7	7	7	5	5	3	—	—	—	—
Leerling-onderofficier 1e kl.	—	40	71	100	92	119	111	101	52	74	70	84	84	96	84	44	43	—	—	—
„ 2e „	40	43	35	36	68	—	34	—	54	11	44	10	66	—	—	—	—	—	—	—
Militair werkman . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	62	62	134	142	144	147	147	139	111	85	65	65
OPGEHEVEN KWALITEITEN. *b*)																				
Opperstuurman	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeilmaker-majoor . . .	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Korporaal-kleermaker . .	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Korporaal-schoenmaker .	1	1	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

a) Vóór 1 Juli 1924: Adspirant-stafmuzikant.

b) Bij Kon. besluit van 22 Juli 1895, nº. 35 werd bepaald, dat deze kwaliteiten geleidelijk zullen worden opgeheven.

Sterkte van het Korps Mariniers.

Rangen en Standen.	1916		1917		1918		1919		1920		1921		1922		1923		1924		1925	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Kolonel	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Luitenant-kolonel	3	6	6	7	6	6	5	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Kapitein	14	10	9	8	8	8	8	8	8	8	7	6	6	6	6	5	5	5	3	3
1e Luitenant	—	—	—	—	—	—	—	—	*	**	3	3	3	3	6	6	7	7	7	7
2e „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	3	3
Kapitein-kwartiermeester	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Adjudant-onderofficier	3	3	4	4	4	10	11	10	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Sergeant-majoor	24	26	30	32	36	36	40	30	25	24	25	24	24	24	24	25	25	26	25	25
Sergeant	107	105	101	103	103	100	100	93	82	76	74	75	78	79	72	72	70	67	67	66
Korporaal	154	157	160	152	151	143	141	128	120	115	106	103	95	89	83	75	83	80	82	75
Marinier 1e klasse	696	702	692	706	702	693	650	549	477	477	465	438	423	389	390	375	385	387	409	440
„ 2e „	238	256	292	278	250	236	225	168	147	134	130	124	144	154	169	197	200	226	200	180
„ 3e „	277	229	187	159	166	173	171	159	154	116	99	60	70	122	126	158	140	117	128	143
Tamboer-majoor	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	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	—
Korporaal-tamboer	4	4	4	4	4	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3
Tamboer 1e klasse	24	22	23	23	23	25	24	21	21	20	21	21	17	18	15	16	18	21	19	19
„ 2e „	8	9	13	15	17	19	17	12	9	14	14	17	15	14	14	12	10	7	6	6
„ 3e „	42	42	52	46	36	42	43	28	21	14	9	4	3	4	3	3	5	4	11	10
Sergeant-pijper	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Pijper 1e klasse	15	15	15	15	17	17	16	16	16	13	10	11	11	11	10	10	10	10	10	7
„ 2e „	6	7	8	9	7	7	5	5	3	3	3	2	—	—	3	1	3	3	3	3
„ 3e „	12	11	8	6	3	7	9	4	1	—	1	—	2	2	6	2	2	2	—	3
Adj.-onderoffic.-schrijver	3	3	3	3	3	3	3	2	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—
Korporaal-kok	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1
Meester-geweermaker	1	1	1	1	1	1	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
In actieven dienst gesteld gep. luit.-kolonel	1	1	3	2	2	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

* Van de Landmacht zijn gedetacheerd bij de afdeeling mariniers te Rotterdam: één res. 1e luitenant, twee 1e luitenants en twee 2e luitenants.

** Van de Landmacht zijn gedetacheerd bij de afdeeling mariniers te Rotterdam: drie 1e luitenants en één 2e luitenant.

Sterkte van het personeel van den Marine-stoomvaartdienst.

Rangen en Standen.	1916		1917		1918		1919		1920		1921		1922		1923		1924		1925	
	Jan.	Juli	Jan.	Juli	Jan.	Juli	Jan.	Juli	Jan.	Juli	Jan.	Juli	Jan.	Juli	Jan.	Juli	Jan.	Juli	Jan.	Juli
Hoofdoffic. v.d. mar. st. v. dst. 1e kl.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
„ „ 2e „	2	4	2	2	2	3	3	3	5	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4
Officier- „ 1e „	25	23	25	25	25	25	30	30	34	36	36	35	35	35	35	35	35	35	35	34
„ „ 2e „	49	49	54	54	55	55	50	55	55	53	162	157	159	157	154	149	153	149	151	147
„ „ 3e „	49	44	44	42	183	182	182	162	160	152	32	29	20	17	18	18	16	16	14	13
Hoofdmachinist	5	4	4	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Machinist	143	142	150	145	9	7	7	7	7	5	7	5	5	5	3	2	2	2	1	1
Adjunct-machinist	15	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Adspirant-machinist	55	51	59	58	51	51	50	49	40	39	29	33	29	28	31	—	—	—	—	—
Adj.-Onderoff.-mach. *a*)	6	8	8	8	13	16	16	14	7	8	8	8	8	8	8	7	6	6	6	6
Machinist-majoor *b*)	31	40	40	52	48	48	46	39	50	49	51	48	49	47	46	46	49	48	48	48
Sergeant-machinist *c*)	90	88	92	93	83	83	101	102	90	91	92	88	90	90	90	85	82	76	72	81
Korpor.-machinist 1e kl. *d*)	21	19	22	28	28	31	20	17	15	15	12	13	12	13	13	14	12	12	8	7
„ „ 2e „ *e*)	340	337	333	325	342	343	340	301	279	267	263	255	254	239	225	215	214	218	224	225
„ -stoker	49	49	48	53	56	54	61	58	62	61	60	54	54	53	51	49	46	45	39	33
„ -machinist B. D *f*)	20	20	20	17	12	8	7	5	5	5	5	5	5	4	3	3	3	2	2	1
Stoker-olieman	134	136	137	137	115	107	94	66	63	69	76	72	61	74	80	77	80	90	100	101
Stoker 1e klasse	426	410	437	426	427	407	393	320	287	284	273	262	263	249	267	263	263	281	321	324
„ 1e „ B. D.	7	7	7	4	4	1	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 2e „	207	219	195	193	170	181	151	130	103	79	71	101	124	140	141	184	199	191	164	155
Hulpstoker	15	8	25	4	3	—	4	—	—	1	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Leerling-stoker	127	125	103	97	88	103	96	82	61	54	37	46	52	66	57	46	38	48	38	25
Leerl.-onderoffic.-machinist *g*)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	20	20	32

a, *b*, *c*, *d*, *e*, *f*, *g*) Vóór 1 Januari 1925 resp. opper-machinedrijver; machinedrijver-majoor; sergeant-machinedrijver; korporaal-machinedrijver 1e en 2e klasse; korporaal-machinedrijver B. D.; leerling-machinedrijver.

Sterkte van het personeel der Koninklijke Marine-Reserve.

Rangen en Standen.	1916		1917		1918		1919		1920		1921		1922		1923		1924		1925	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Kapitein-luitenant t. zee tit. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1
Luitenant ter zee 1e klasse .	16	18	20	20	20	20	26	25	17	15	15	14	12	10	10	10	10	10	10	22
Buitengewoon luitenant ter zee 1e klasse	1	9	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Luitenant ter zee 2e klasse . .	54	56	64	64	64	70	64	59	56	56	55	55	50	49	48	47	48	52	50	54
Luitenant ter zee 3e klasse *a*)	33	31	31	33	33	30	28	28	33	33	33	27	30	34	31	28	30	27	28	8
	24	24	26	24	23	20	26	30	21	21	20	20	25	17	21	18	17	13	13	
Officier zeewaarnemer 2e klasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
Matroos 1e klasse	106	106	102	100	97	85	72	18	12	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 2e „	26	26	26	21	16	11	6	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torpedist 1e klasse	6	1	6	6	6	6	5	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Machinist.	32	32	32	32	30	29	29	27	22	11	10	9	8	6	5	3	3	3	2	2
Machinedrijver-majoor . . .	—	—	6	5	5	5	5	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sergeant-machinedrijver . . .	7	7	1	1	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Korporaal- „ (2e kl.) .	3	3	3	4	4	4	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Stoker-olieman	6	6	6	6	6	5	5	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Stoker 1e klasse	33	33	33	24	21	18	11	4	2	1	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—
„ 2e „	2	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tijdelijk buit. luit. ter zee 1e kl.	3	4	4	4	4	4	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ luit. ter zee 2e kl. .	9	8	8	7	7	7	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

a) Voor 1 Februari 1925 adelborst der 1e klasse en buitengewoon adelborst.

Mutatiën bij de officieren der Zeemacht gedurende het jaar 1924.

RANGEN.	Sterkte op 1 Jan. 1924.	Boven de sterkte met: titulairen rang.	Boven de sterkte met: werkelijken rang.	Met verlof buiten bezwaar v. d. lande.	In werkelijken dienst op 1 Januari 1924.	Bijgekomen door: Bevordering.	Benoeming.	Wederopneming in de sterkte.	Terugkeer van verleend verlof buiten bezwaar v.d. lande.	Totaal.
Vice-Admiraal	2	—	—	—	2	1	—	—	—	1
Schout-bij-nacht	4	—	2	—	2	—	—	—	—	—
Kapitein ter zee	26	[1] 4	[1] 5	—	17	5	—	—	—	5
Kapitein-luitenant ter zee	33	—	—	—	33	5	—	—	—	5
Luitenant ter zee 1e klasse	103	—	[2] 1	—	102	7	—	—	—	7
„ „ „ 2e „	113	—	—	—	113	8	—	—	—	8
„ „ „ 3e „	24	—	—	—	24	—	14	—	—	14
Officier-vlieger 2e klasse	18	—	—	—	18	7	—	—	—	7
„ „ 3e „	9	—	—	—	9	—	4	—	—	4
Kolonel der mariniers	1	—	—	—	1	1	—	—	—	1
Luitenant-kolonel der mariniers	2	—	—	—	2	2	—	—	—	2
Kapitein der mariniers	5	—	—	—	5	—	—	—	—	—
1e Luitenant der mariniers	7	—	—	—	7	—	—	—	—	—
2e „ „ „	1	—	—	—	1	—	2	—	—	2
Hoofdoffic. v.d. mar. st. v.d. 1e kl.	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—
„ „ 2e „	4	—	—	—	4	—	—	—	—	—
Officier „ 1e „	35	—	—	—	35	7	—	—	—	7
„ „ 2e „	153	—	—	—	153	7	—	—	—	7
„ „ 3e „	16	—	—	—	16	—	5	—	—	5
Inspecteur geneeskund. dienst	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Hoofdofficier van gezondh. 1e kl.	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—
„ „ „ 2e „	2	—	—	—	2	1	—	—	—	1
Officier van gezondheid 1e kl.	28	—	—	—	28	3	—	—	—	3
„ „ „ 2e „	16	—	—	—	16	—	5	—	—	5
Hoofdofficier van admie 1e kl.	2	[3] 1	—	—	1	—	—	—	—	—
„ „ „ 2e „	4	—	[4] 1	—	3	1	—	—	—	1
Officier van admie 1e kl.	[5] 25	—	—	—	25	1	—	—	—	1
„ „ „ 2e „	31	—	—	—	31	6	—	—	—	6
„ „ „ 3e „	10	—	—	—	10	—	5	—	—	5
Totaal 1924	678	5	9	—	664	62	35	—	—	97
„ 1923	679	7	9	—	663	77	39	—	—	116
„ 1922	692	9	7	6	670	72	43	—	6	121
„ 1921	704	9	5	2	688	87	39	—	3	129
„ 1920	771	10	5	—	756	206	41	—	—	247

Afgegaan door: Bevordering.	Pensionneering.	Eervol ontslag.	Overlijden.	Boven de sterkte voeren.	Verleend verlof buiten bezwaar van den lande.	Totaal.	In werkelijken dienst op 1 Januari 1925.	Boven de sterkte met: titulairen rang.	Boven de sterkte met: werkelijken rang.	Met verlof buiten bezwaar v. d. lande.	Sterkte op 1 Jan. 1925.
—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3
1	—	—	—	—	—	1	1	—	2	—	3
—	6	—	—	1	—	7	15	3	5	—	23
5	2	—	—	1	—	8	30	1	1	—	32
5	1	—	—	—	—	6	103	—	—	—	103
7	1	1	1	—	—	10	111	—	—	—	111
8	—	—	—	—	—	8	30	—	—	—	30
—	—	4	—	—	—	4	21	—	—	—	21
7	1	1	—	—	—	9	4	—	—	—	4
—	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1
1	1	—	—	—	—	2	2	—	—	—	2
2	—	—	—	—	—	2	3	—	—	—	3
—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	7
—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
—	1	—	—	—	—	1	3	—	—	—	3
—	7	—	—	—	—	7	35	—	—	—	35
7	1	—	1	—	—	9	151	—	—	—	151
7	—	—	—	—	—	7	14	—	—	—	14
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3
1	—	4	—	—	—	5	26	—	—	—	26
3	—	1	—	—	—	4	17	—	—	—	17
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	[6] 4	—	—	—	4
1	—	—	—	—	—	1	25	—	—	—	25
1	—	—	—	—	—	1	36	—	—	—	36
6	—	—	—	—	—	6	9	—	—	—	9
62	22	11	2	2	—	99	662	4	8	—	674
77	26	9	2	1	—	115	664	5	9	—	678
72	23	23	7	3	—	128	663	7	9	—	679
87	31	18	2	2	7	147	670	9	7	6	692
206	44	54	8	1	2	315	688	9	5	2	704

[1]) Van wie één gedurende het jaar 1924 werd gepensionneerd. [2]) Bevorderd in het jaa 1924 tot kapitein-luitenant ter zee tit. [3]) Met titulairen rang van Schout-bij-nacht en in 1924 gepens. [4]) In 1924 gepens. [5]) Van wie één met titulairen rang van hoofdofficier va administratie 2e klasse.. [6]) Van wie één met titulairen rang.

Mutatiën bij de machinisten, onderofficieren en manschappen der Zeemacht gedurende het jaar 1924.

RANG, STAND EN KLASSE.		Sterkte op 1 Jan. 1924.	BIJGEKOMEN DOOR					AFGEGAAN DOOR													Sterkte op 1 Jan. 1925.
											Ontslag.										
			aanneming.	bevordering of overgang.	herstel in rang of klasse, verlaging, terugstelling.	terugkeer van desertie.	Totaal.	bevordering of overgang.	herstel in rang of klasse, verlaging, terugstelling.	overlijden.	langdurigen dienst.	lichaams- of ziels-gebreken.	ongeschiktheid v. anderen aard	diensteindiging of verzoek.	veroordeeling.	wangedrag.	verregaande plichts-verzaking als militair.	desertie.	Totaal.	
Opperschipper		16	—	3	—	—	3	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4	15
Schipper		30	—	12	—	—	12	3	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	7	35
Bootsman		131	—	14	—	—	14	12	—	—	1	4	1	—	—	—	—	—	18	127
Kwartiermeester		108	—	13	—	—	13	14	—	1	1	2	—	1	—	—	—	—	19	102
Bootsmansmaat		17	—	5	—	1	6	5	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	8	15
Bootsmansleerling		9	—	7	—	—	7	5	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	7	9
Opperkonstabel		5	—	3	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3	5
Konstabel-majoor		16	—	4	—	—	4	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	4	16
Sergeant-konstabel		69	—	4	—	—	4	4	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	7	66
Korporaal-konstabel		89	—	6	—	—	6	4	—	—	—	3	—	1	—	—	—	—	8	87
Konstabelsmaat		3	—	2	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2
Leerling-konstabel		2	—	2	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Opperseiner		3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Seiner-majoor		12	—	2	—	—	2	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	2	12
Sergeant-seiner		29	—	5	—	—	5	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	4	30
Korporaal-seiner		61	—	10	—	—	10	5	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	7	64
Seinersmaat		10	—	7	—	—	7	7	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	8	9
Leerling-seiner		8	—	12	—	—	12	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	12
Oppergeschutmaker		2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Geschutmaker-majoor		9	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	8
Oppermonteur		4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Monteur-majoor		15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
Sergeant-monteur		38	—	12	—	—	12	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4	46
Korporaal-monteur		115	—	22	—	1	23	12	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	15	123
Leerling-monteur		27	19	—	1	—	20	22	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	25	22
Oppervliegtuigmaker	M.	1	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Vliegtuigmaker-majoor	M.	4	—	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4
Sergeant-vliegtuigmaker	M.	34	—	3	—	—	3	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	3	34
Korporaal-vliegtuigmaker	M.	113	—	13	—	—	13	3	—	—	—	2	3	8	1	—	—	—	17	109
Matroos-vliegtuigmaker	M.	21	—	2	—	—	2	13	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	14	9
Leerling-vliegtuigmaker	M.	5	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	3	2
Transporteeren		1006	19	165	1	2	187	131	1	4	12	20	7	23	3	—	—	1	202	991

RANG, STAND EN KLASSE.		Sterkte op 1 Jan. 1924.	BIJGEKOMEN DOOR					AFGEGAAN DOOR												Sterkte op 1 Jan. 1925.
			aanneming.	bevordering of overgang.	herstel in rang of klasse, verlaging, terugstelling	terugkeer van desertie.	Totaal.	bevordering of overgang.	herstel in rang of klasse, verlaging, terugstelling.	overlijden.	Ontslag. langdurigen dienst.	Ontslag. lichaams- of ziels-gebreken.	Ontslag. ongeschiktheid v. anderen aard.	Ontslag. diensteindiging of verzoek.	Ontslag. veroordeeling.	Ontslag. wangedrag.	Ontslag. verregaande plichts-verzaking als militair.	desertie.	Totaal.	
Per transport		1006	19	165	1	2	187	131	1	4	12	20	7	23	3	—	—	1	202	991
Oppervliegtuigmaker		—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Vliegtuigmaker-majoor		4	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3
Sergeant-vliegtuigmaker	H.	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	25
Korporaal-vliegtuigmaker	H.	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	2	29
Matroos-vliegtuigmaker	H.	5	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	4
Leerling-vliegtuigmaker	H.	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Vliegtuigmaker-majoor	B.	1	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Sergeant-vliegtuigmaker	B.	3	—	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3
Korporaal-vliegtuigmaker	B.	11	—	3	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	13
Matroos-vliegtuigmaker	B.	4	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1
Leerling-vliegtuigmaker	B.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Timmerman-majoor		7	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	2	5
Sergeant-timmerman		23	—	2	—	—	2	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	24
Korporaal-timmerman		10	—	1	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	9
Timmermansmaat		5	2	3	—	—	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	9
Leerling-timmerman		6	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4
Bottelier-majoor		11	—	3	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3	11
Sergeant-bottelier		28	—	3	—	—	3	3	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	6	25
Korporaal-bottelier		48	—	6	—	—	6	3	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	5	49
Matroos-bottelier		8	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	4	4
Botteliersmaat		5	—	2	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4
Leerling-bottelier		3	—	3	—	—	3	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	3	3
Opperziekenverpleger		3	—	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	3
Ziekenverpleger-majoor		13	—	2	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	13
Sergeant-ziekenverpleger		40	—	2	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	40
Korporaal-ziekenverpleger		22	—	9	—	—	9	2	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	4	27
Matroos-ziekenverpleger		7	—	9	—	—	9	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	12
Ziekenverplegersmaat		6	—	1	—	—	1	5	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	6	1
Leerling-ziekenverpleger		3	—	9	—	—	9	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	11
Opperschrijver		4	—	2	—	—	2	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	2	4
Schrijver-majoor		24	—	4	—	—	4	2	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	4	24
Sergeant-schrijver		63	—	5	—	—	5	4	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	6	62
Korporaal-schrijver		63	—	13	—	—	13	5	1	—	—	1	—	2	—	—	—	—	9	67
Transporteeren		1494	21	253	1	2	277	184	2	7	23	30	8	30	3	—	—	1	288	1483

RANG, STAND EN KLASSE.	Sterkte op 1 Jan. 1924.	BIJGEKOMEN DOOR					AFGEGAAN DOOR												Sterkte op 1 Jan. 1925
										Ontslag.									
		aanneming.	bevordering of overgang.	herstel in rang of klasse, verlaging, terugstelling.	terugkeer van desertie.	Totaal.	bevordering of overgang.	herstel in rang of klasse, verlaging, terugstelling.	overlijden.	langdurigen dienst.	lichaams- of ziels-gebreken.	ongeschiktheid v. anderen aard.	diensteindiging of verzoek.	veroordeeling.	wangedrag.	verregaande plichts-verzaking als militair.	desertie.	Totaal.	
Per transport . . .	1494	21	253	1	2	277	184	2	7	23	30	8	30	3	—	—	1	288	1483
Matroos-schrijver	8	—	7	1	—	8	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	11
Schrijversmaat	11	—	4	—	—	4	8	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	9	6
Leerling schrijver	6	—	7	—	—	7	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	9
Sergeant-hofmeester	39	—	1	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	38
Korporaal-hofmeester	37	—	1	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	36
Matroos-hofmeester	3	—	1	1	—	2	—	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	3	2
Hofmeestersmaat	5	—	2	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6
Leerling-hofmeester (L. O.)	3	—	1	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Leerling-hofmeester	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Sergeant-kok	52	—	5	—	—	5	—	1	—	6	—	—	—	—	—	—	—	7	50
Korporaal-kok	77	—	8	1	—	9	5	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	7	79
Matroos-kok	21	4	4	—	—	8	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	22
Koksmaat	3	—	2	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3
Leerling-kok (L. O.)	4	—	3	—	—	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	5
Leerling-kok	5	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	5	—
Kleermaker	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
Schoenmaker	22	7	—	—	—	7	—	—	1	6	1	—	1	—	—	—	—	9	20
Scheerder	20	1	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	2	19
Matroos der 1ste klasse	189	5	25	—	3	33	17	1	1	4	3	3	6	—	—	—	—	35	187
„ „ 2de „	224	5	183	—	1	189	35	4	—	1	1	1	7	1	—	—	—	50	363
„ „ 3de „	259	—	154	6	3	163	184	—	1	—	2	5	7	1	—	—	1	201	221
Lichtmatroos (nieuwe opleiding) . .	135	199	—	—	—	199	154	—	1	—	7	36	43	—	—	—	—	241	93
Leerling-onderofficier der 1e klasse .	43	—	—	—	—	—	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	—
Kapelmeester	1	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Onderkapelmeester	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Stafmuzikant	31	—	2	—	—	2	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	2	31
Muzikant	9	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	7
Leerling-muzikant	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oppertorpedomaker	4	—	3	—	—	3	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4	3
Torpedomaker-majoor	32	—	4	—	—	4	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	33
Sergeant-torpedomaker	88	—	4	—	—	4	4	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	5	87
Transporteeren . . .	2846	243	674	10	9	936	667	11	11	48	48	54	98	6	—	—	2	945	2837

RANG, STAND EN KLASSE.	Sterkte op 1 Jan. 1924.	BIJGEKOMEN DOOR					AFGEGAAN DOOR												Sterkte op 1 Jan. 1925.
										Ontslag.									
		aanneming.	bevordering of overgang.	herstel in rang of klasse, verlaging, terugstelling.	terugkeer van desertie.	Totaal.	bevordering of overgang.	herstel in rang of klasse, verlaging, terugstelling.	overlijden.	langdurigen dienst.	lichaams- of ziels-gebreken.	ongeschiktheid v. anderen aard	diensteindiging of verzoek.	veroordeeling.	wangedrag.	verregaande plichts-verzaking als militair.	desertie.	Totaal.	
Per transport . . .	2846	243	674	10	9	936	667	11	11	48	48	54	98	6	—	—	2	945	283
Korporaal-torpedomaker	54	—	16	—	—	16	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	66
Matroos-torpedomaker	8	8	1	—	—	9	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	4
Leerling-torpedomaker	24	12	—	—	—	12	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	4	32
Oppertorpedist	5	—	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	5
Torpedist-majoor	41	—	2	—	—	2	2	—	—	5	1	—	—	—	—	—	—	8	35
Sergeant-torpedist	11	—	—	—	—	—	2	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	6	5
Korporaal-torpedist	12	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	10
Oppermachinedrijver	6	—	3	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3	6
Machinedrijver-majoor	49	—	10	—	—	10	3	—	—	5	3	—	—	—	—	—	—	11	48
Sergeant-machinedrijver	82	1	5	—	—	6	10	—	2	—	2	—	2	—	—	—	—	16	72
Korporaal- „ 1e klasse . .	12	—	—	—	—	—	3	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	4	8
„ „ 2e „ .	214	1	28	—	—	29	2	—	—	13	1	1	2	—	—	—	—	19	224
„ -stoker	46	—	3	—	—	3	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	10	39
Stoker-olieman	80	—	53	—	—	53	28	1	—	—	1	1	2	—	—	—	—	33	100
Stoker 1ste klasse	263	—	129	1	1	131	56	1	3	4	1	—	6	1	—	—	1	73	321
„ 2de „	199	75	25	1	3	104	132	—	—	—	1	1	—	—	1	—	4	139	164
Leerling-stoker	38	29	—	—	—	29	28	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	29	38
Leerling-machinedrijver	20	4	5	—	—	9	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	27
Korporaal-machinedrijver 2e kl. B.D.	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	2
Militair-werkman	111	—	—	—	—	—	—	—	—	42	1	—	3	—	—	—	—	46	65
Machinist (opgeheven kwaliteit) . .	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Totaal 1924 . . .	4126	373	956	12	3	1354	954	13	16	137	63	59	113	7	1	—	7	1370	4110
„ 1923 . . .	4218	411	1038	13	15	1477	1038	13	11	165	77	65	169	23	—	—	8	1569	4126
„ 1922 . . .	4207	519	920	28	25	1492	926	29	11	140	80	42	215	18	8	—	12	1481	4218
„ 1921 . . .	4189	464	719	33	38	1254	713	34	20	94	76	64	193	25	1	—	16	1236	4207
„ 1920 . . .	4503	310	870	23	59	1262	862	23	24	109	78	43	324	63	5	—	45	1576	4189

Opgaven betreffende aanneming en verloop van onderofficieren en manschappen.

Jaar.	Bijgekomen				Afgegaan door ontslag, overlijden, desertie.	Vermeerdering.	Vermindering.
	door aanneming van		door terugkeer van desertie.	Totaal.			
	lichtmatroze n.	schepelingen in andere qualiteiten					
1916	143	187	43	373	331	42	—
1917	271	221	41	533	478	55	—
1918	320	281	40	641	706	—	65
1919	59	219	68	333	1824	—	1478
1920	40	270	59	369	691	—	322
1921	200	264	38	502	489	13	—
1922	284	235	25	544	526	18	—
1923	220	191	15	426	518	—	92
1924	199	174	13	386	403	17	—

Koninklijk Instituut voor de Marine te Willemsoord.

	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Aanneming van Adelborsten voor het korps zeeofficieren. (3-jarige opleiding.)										
Aantal opengestelde plaatsen	30	30	30	33	30	23	27	22	10	13
Waarvoor zich aanmeldden .	32	29	28	27	18	22	39	54	35	45
Van deze hadden geen diploma of onvoldoende cijfers. .	3	2	5	4	4	2	3	2	1	5
Trokken zich terug . . .	3	1	1	1	—	3	2	7	3	2
Geneesk. ongeschikt bevonden	3	1	4	6	8	7	11	15	11	15
Geschikt bevonden . . .									17	10
Voorw. geschikt bevonden .	—	3	2	5	—	2	1	13	—	1
Niet geschikt									3	12
Aangesteld	23*a*	22*b*	16*c*	11*d*	6	8*f*	22*g*	17	8	11
Bovendien aangesteld, afk. v. h. Internaat te Dordrecht	—	3	1	1	2*e*	—	—	—	—	--
In Oost-Indië aangesteld .	—	—	—	—	—	—	—	5	2	2

a. Door definitieve aanneming van 1 voorwaardelijk toegelatene werd dit aantal 24. *b*. Van wie 3 voorwaardelijk zijn toegelaten. *c*. Van wie 4 voorwaardelijk zijn toegelaten. *d*. Eén afkomstig uit Oost-Indië. *e*. Bovendien zijn 9 adspirant-adelborsten aangesteld tot adelborst en is 1 adspirant-machinist der 4de afdeeling overgegaan als adelborst der 3e afdeeling. *f*. Van wie twee afkomstig uit Oost-Indië, en één nagekomen. *g*. Bovendien één uit Oost-Indië en twee nagekomen.

Aanneming van adelborsten voor den zeedienst.

(4-jarige opleiding.)

	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Aantal opengestelde plaatsen	—	—	—	—	—	—	—	12	18	18
Waarvoor zich aanmeldden.	—	—	—	—	—	—	—	71	72	80
Geneeskundig ongeschikt bevonden.	—	—	—	—	—	—	—	29	31	39
Trokken zich terug . . .	—	—	—	—	—	—	—	9	10	10
Geschikt bevonden. . . .	—	—	—	—	—	—	—	19	26	15
Voorwaardelijk geschikt bevonden.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niet geschikt	—	—	—	—	—	—	—	14	5	16
Aangesteld	—	—	—	—	—	—	—	9	15	15
In Oost-Indië aangesteld .	—	—	—	—	—	—	—	4	4	3

Eind- en overgangsexamens.

Vierde afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	—	—	—	—	—	—	—	—	13*g*	19*a*
Bij het examen slaagden. .	—	—	—	—	—	—	—	—	12	15
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2

Derde afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	22*a*	24*a*	25*c*	17*d*	13*ef*	21*g*	25*d*	42*d*	39*df*	36*d*
Bij het examen slaagden . .	20	21	20	13	9	18	14	38	34	31
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	1	1	1	3	2	8	1	1	2

a. 2 adelborsten werden ontslagen. *c.* 4 adelborsten werden ontslagen. *d.* 3 adelborsten werden ontslagen. *e.* bovendien ging 1 adelborst voor den stoomv.-dienst over naar de 2de afdeeling adelborsten. *f.* 1 adelborst ging over als adelb. v. d. administratie der 2de afdeeling. *g.* 1 adelborst werd ontslagen.

Tweede afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	15	20	21	20	15	9	19	14*d*	38*c*	35*af*
Bij het examen slaagden . .	15	20	21	18	15	8	19	12	34	29
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	—	—	2	—	1	—	—	1	—

	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Eerste afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	24	15	20	21*b*	19*c*	15	8	19*e*	14	35*b*
Bij het examen slaagden . .	24	15	20	19	16	15	8	16	13	32
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	—	—	1	—	—	—	2	1	2

a. 1 adelborst is overleden. *b.* 1 adelborst werd ontslagen. *c.* 3 adelborsten werden ontslagen. *d.* 1 adelborst werd ontslagen en 1 ging over als adelborst der 2e afd. voor het korps mariniers. *e.* 1 adelborst moest wegens ziekte het practische gedeelte van het eindexamen nog afleggen. *f.* 5 adelborsten werden ontslagen.

Aanneming van adelborsten voor het korps mariniers.

(3-jarige opleiding.)

Aantal opengestelde plaatsen	—	—	4	4	1	2	1	2	2	2
Waarvoor zich aanmeldden .	—	—	6	8	1	2	3	22	10	14
Van deze hadden geen diploma of onvoldoende cijfers	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2
Trokken zich terug . . .	—	—	1	—	—	—	1	4	1	—
Geneeskundig ongeschikt bevonden	—	—	1	3	—	—	1	6	3	5
Geschikt bevonden . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	5	4
Voorwaardelijk geschikt bevonden	—	—	4	5	—	1	1	11	—	—
Niet geschikt	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3
Aangesteld	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—

Aanneming van adelborsten voor het korps mariniers.

(4-jarige opleiding.)

Aantal opengestelde plaatsen	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—
Waarvoor zich aanmeldden .	—	—	—	—	—	—	—	31	22	—
Geneeskundig ongeschikt bevonden	—	—	—	—	—	—	—	14	7	—
Trokken zich terug . . .	—	—	—	—	—	—	—	5	3	—
Geschikt bevonden . . .	—	—	—	—	—	—	—	6	9	—
Voorwaardelijk geschikt bevonden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niet geschikt	—	—	—	—	—	—	—	7	3	—
Aangesteld	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—
In Oost-Indië aangesteld .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Eind- en overgangsexamens.

Vierde afdeeling.

	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2
Bij het examen slaagden .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2
Vergund den cursus nogmaals te volgen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Derde afdeeling.

	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus .	—	—	—	—	—	1	2	1	1	2
Bij het examen slaagden .	—	—	—	—	—	1	1*a*	1*c*	1	2
Vergund den cursus nogmaals te volgen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Tweede afdeeling.

	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	—	—	.	—	—	—	1	1	2	1
Bij het examen slaagden .	—	—	—	—	—	—	1	2*b*	2	1
Vergund den cursus nogmaals te volgen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Eerste afdeeling.

	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	—	—	—	—	—	—	—	1	2	2
Bij het examen slaagden .	—	—	—	—	—	—	—	1	2	2

a. 1 is overgegaan als adspirant-administrateur der 2e afdeeling.

b. 1 adelborst zeedienst ging over als adelborst mariniers. *c.* bovendien werd 1 cadet der K.M.A. benoemd tot adelborst der 2e afdeeling voor het korps mariniers.

Opleiding van adelborsten voor den stoomvaartdienst.

Aanneming van adelborsten voor den stoomvaartdienst.

(4-jarige opleiding.)

	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Aantal opengestelde plaatsen								8	3	3
Waarvoor zich aanmeldden	—	—	—	—	—	—	—	58	34	44
Geneeskundig ongeschikt bevonden	—	—	—	—	—	—	—	23	15	20
Trokken zich terug	—	—	—	—	—	—	—	10	2	4
Geschikt bevonden	—	—	—	—	—	—	—	16	11	9
Voorwaardelijk geschikt bevonden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niet geschikt	—	—	—	—	—	—	—	9	6	11
Aangesteld	—	—	—	—	—	—	—	8*a*	4	3
In Oost-Indië aangesteld	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—

a. 1 adelborst is overgekomen van de 5-jarige opleiding.

Eind- en overgangsexamens.

Vijfde afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	13*c*	8	9	12	8*d*	4	6	8*e*	—	—
Bij het examen slaagden	11	7	5	12	7	4	6	7	—	—
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	1	4	—	—	—	—	—	—	—

Vierde afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	11	11*a*	7	5	12	7*d*	4	6	16	4
Bij het examen slaagden	11	10	7	5	11	6	4	6	16	4
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—

Derde afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	18*f*	16*d*	10	7	5	11*g*	6*d*	4	6	16*d*
Bij het examen slaagden	11	15	10	7	5	9	5	4	6	15
Vergund den cursus nogmaals te volgen	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—

	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Tweede afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus .	14*d*	11*d*	15	10*d*	9*d*	5	9	7*d*	5	6
Bij het examen slaagden .	13	10	15	7	8	4	7	5	5	6
Vergund den cursus nogmaals te volgen . .	—	—	—	2	—	—	2	1	—	—
Eerste afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	—	13	10	16	7*d*	8	4	7	5	5
Bij het examen slaagden .	—	13	9	16	6	8	4	7	5	5
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—

a. 1 leerling is overleden. *b.* 3 leerlingen werden ontslagen. *c.* 2 leerlingen werden ontslagen. *d.* 1 leerling werd ontslagen. *e.* 1 leerling werd benoemd tot adelborst voor den stoomvaartdienst (4-j. opl.) *f.* 1 leerling werd wegens ongeschiktheid en 1 wegens verregaand gebrek aan vlijt en lust bij de werkzaamheden ontslagen. *g.* 1 leerling is overgegaan als adelborst der 3e afdeeling voor den zeedienst en 1 op verzoek eervol ontslagen.

Opleiding van adelborsten voor de administratie.

Toelatingsexamen.

Aantal opengestelde plaatsen	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Waarvoor zich aanmeldden .	6*a*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zich teruggetrokken . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Geneeskundig ongeschikt bevonden	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aan de vereischten voldeden	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aangesteld	2*b*	—	—	-	—	—	—	—	—	—

a. 1 hiervan werd tot adelborst benoemd. *b.* voorwaardelijk aangesteld.

Aanneming.

Aantal opengestelde plaatsen	—	5	8	10	8	4	3	4	—	2
Waarvoor zich aanmeldden	—	4	19	22	14	20	25	48	—	28
Van wie hadden geen diploma of onvoldoende cijfers .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Trokken zich terug . . .	—	1	1	4	1	3	3	10	—	2
Geneeskundig ongeschikt bevonden	—	—	1	—	2	2	6	13	—	7
Geschikt bevonden . . . Voorwaardelijk geschikt bevonden . . . . . Niet geschikt	—	4	15	17	6	13	16	22	—	15 —
Aangesteld	—	3	8	10	4*b*	4*b*	3	3	—	3
Aangesteld in Oost-Indië .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2 —

	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Eind- en overgangsexamens.										
Tweede afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	4	2	3	8*a*	10	5	5	7*c*	7	5
Bij het examen slaagden .	4	2	3	5	10	5	4	5	7	5
Vergund den cursus nogmaals te volgen . . .	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—
Eerste afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	4	4	2	3	5	10	5	4	5	7
Bij het examen slaagden .	4	4	2	3	5	10	5	4	5	7
Vergund den cursus nogmaals te volgen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

a. 1 adspirant is overleden en 2 adspiranten werden ontslagen. *b.* 1 adelborst der 3de afdeeling is overgegaan als adsp.-administrateur der 2de afdeeling. *c.* 1 adelborst werd ontslagen.

Opleiding van adspiranten-machinist.

Toelatingsexamen.

	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Aantal opengestelde plaatsen	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Waarvoor zich aanmeldden	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Geneeskundig ongeschikt bevonden	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niet opgekomen	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aan het examen hebben deelgenomen	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tijdens het examen trokken zich terug	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aan de vereischten voldeden	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aan de vereischten voldeden niet	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aangesteld	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Adspirantenschool der Marine te Dordrecht. *)

Aanneming van adspiranten-adelborst voor den zeedienst.

	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Aantal opengestelde plaatsen	—	—	15	15	15	17	15	—	—	—
Waarvoor zich aanmeldden	—	—	29	36	39	45	63	—	—	—
Geneeskundig ongeschikt bevonden	—	—	7	11	11	15	25	—	—	—
Trokken zich terug	—	—	—	1	5	1	7	—	—	—
Geschikt bevonden	—	—	12	9	12	17	15	—	—	—
Voorwaardelijk geschikt bevonden	—	—	3	4	3	2	1	—	—	—
Ongeschikt	—	—	7	11	8	10	15	—	—	—
Aangesteld	—	—	15*b*	14*a*	10	15*c*	10	—	—	—
In Oost-Indië aangesteld	—	—	—	—	2	2	5	—	—	—

a. Van wie 3 afkomstig van de overgebleven geschikt bevonden sollicitanten voor adsp.-machinist, terwijl 2 geschikt bevonden sollicitanten voor adsp.-adelborst zijn afgevallen wegens een benoeming als adsp.-machinist. *b*. Van wie 1 adsp.-adelborst voor de benoeming heeft bedankt. *c*. Van een der benoemden werd de benoeming op zijn verzoek ingetrokken.

*) Met ingang van 1 September 1923 is de school opgeheven.

Aanneming van adspiranten-machinist.

(5-jarige opleiding.)

	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Aantal opengestelde plaatsen	—	8	8	8	5	6	20	—	—	—
Waarvoor zich aanmeldden.	—	30	32	33	19	20	42	—	—	—
Geneeskundig ongeschikt bevonden	—	6	7	11	7	6	13	—	—	—
Trokken zich terug	—	5	3	2	2	1	5	—	—	—
Aan de vereischten voldeden	—	12	7	13	6	8	10	—	—	—
Aan de vereischten voldeden niet.	—	7	15	7	4	5	14	—	—	—
Aangesteld	—	8*	8	8	3*a*	5	7	—	—	—
In Oost-Indië aangesteld	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—

a. 1 adsp.-adelborst der 2de afd. ging over als adsp.-machinist der 5de afd.

* In 1917 geschiedde de aanneming voor de Marine-machinistenschool te Hellevoetsluis.

	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925
Aanneming van adspiranten-adelborst voor het korps mariniers.										
Aantal opengestelde plaatsen	—	—	4	4	1	2	2	—	—	—
Waarvoor zich aanmeldden	—	—	7	12	7	13	18	—	—	—
Geneeskundig ongeschikt bevonden	—	—	1	3	3	7	8	—	—	—
Trokken zich terug	—	—	—	—	2	1	2	—	—	—
Geschikt bevonden	—	—	2*a*	2*b*	1	2	4	—	—	—
Voorwaardelijk geschikt bevonden	—	—	—	1*b*	—	—	—	—	—	—
Ongeschikt	—	—	4	6	1	3	4	—	—	—
Aangesteld	—	—	2*a*	—*b*	1	2*c*	—	—	—	—

a. De 2 geschikt bevonden candidaten hebben zich resp. verbonden als adsp.-adelborst voor den zeedienst en als adsp.-machinist; 2 voor adsp.-machinist geschikt bevonden candidaten verzochten daarna plaatsing als adsp.-adelb. voor het korps mariniers en werden aangesteld. *b*. De 2 geschikt bevonden candidaten hebben zich verbonden als adsp.-machinist; de voorwaardelijk geschikt bevonden candidaat werd aangesteld als adsp.-adelborst voor den zeedienst. *c*. Voorwaardelijk aangesteld. *d*. Van de 4 geschikt bevonden candidaten hebben zich 3 verbonden als adsp.-adelborst voor den zeedienst en 1 als adsp.-machinist.

Aanneming van adspiranten-administrateur.										
Aantal opengestelde plaatsen	—	—	—	—	3	2	3	—	—	—
Waarvoor zich aanmeldden	—	—	—	—	16	25	53	—	—	—
Geneeskundig ongeschikt bevonden	—	—	—	—	5	3	18	—	—	—
Trokken zich terug	—	—	—	—	1	3	8	—	—	—
Geschikt bevonden	—	—	—	—	6	15	11	—	—	—
Voorwaardelijk geschikt bevonden	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Ongeschikt	—	—	—	—	2	4	16	—	—	—
Aangesteld	—	—	—	—	2*a*	2	3	—	—	—

a. Bovendien werd 1 adsp.-administrateur in Oost-Indië aangesteld.

Overgangsexamens.

Adspiranten-adelborst voor den zeedienst.

Tweede afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	—	—	—	16*ab*	16*ac*	15	18*e*	16	—	—
Bij het examen slaagden	—	—	—	10	12	11	15*c*	16	—	—
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	—	—	—	3	1	1	—	—	—

	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1915
Eerste afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	—	—	—	—	10*d*	12	11*f*	16	16*ch*	—
Bij het examen slaagden .	—	—	—	—	9	12	9	16	13	—
Vergund den cursus nogmaals te volgen . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Adspiranten-adelborst voor het korps mariniers.										
Tweede afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	—	—	—	2	1	1	2*g*	—	—	—
Bij het examen slaagden .	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—
Vergund den cursus nogmaals te volgen . . .	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—

a. Van wie 2 afkomstig van het Internaat te Dordrecht. *b*. 6 adsp.-adelborst werden ontslagen. *c*. 2 adsp.-adelborst werden ontslagen. *d*. 1 adsp.-adelborst werd ontslagen. *e*. Van wie 1 door overgang van adsp.-adelborst voor de mariniers bijgekomen is. *f*. 1 adsp.-adelborst is overleden. *g*. Van wie 1 is overgegaan als adsp.-adelborst en 1 ontslagen is. *h*. Van wie 1 is overgegaan als adelborst voor de administratie.

Eerste afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—
Bij het examen slaagden .	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—
Vergund den cursus nogmaals te volgen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Adspiranten-administrateur.										
Tweede afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	—	—	—	—		3	2	3	—	—
Bij het examen slaagden .	—	—	—	—	—	3	2	3	—	—
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eerste afdeeling.										
Aantal leerlingen bij het begin van den cursus . .	—	—	—	—	—	—	3	2	3	—
Bij het examen slaagden .	—	—	—	—	—	—	3	2	3	—
Vergund den cursus nogmaals te volgen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

RECAPITULATIE van de sterkte der Zeemacht op 1 Juli 1925.

Zeeofficieren *a*)		300			
Officier-vliegers		24			
Officieren Mar.-Reserve		100			
„ mariniers		16			
„ van den marine-stoomvaartdienst		199			
„ van gezondheid		48			
„ „ administratie		73			
					760
Onderofficieren *b*)			1847		
Manschappen *b*)				1092	
Onderofficieren mariniers			177		
Manschappen „				916	
Machinisten		1			
Onderofficieren stoomvaartdienst			401		
Manschappen „				637	
Machinisten Mar.-Res. *c*)		2			
Onderofficieren Mar.-Res. *c*)			2		
Manschappen „ „ *c*)				1	
Onderofficieren zeemilitie			11		
Manschappen „				5767	
Militaire werklieden				65	
		3	2438	8478	
					10919
Adelborsten (zeedienst en mariniers)				121	
Adelborsten voor den stoomvaartdienst				30	
Adelborsten voor de administratie				12	
Studenten in de geneeskunde				21	
					184
			Totaal		11863

a) Hieronder zijn begrepen de boven de sterkte gevoerde officieren.
b) Uitgezonderd die van den stoomvaartdienst en van het korps mariniers.
c) Hieronder is niet begrepen het personeel der verplichte Marine-Reserve.

Statistiek van de Marine-Spaarbank over het tijdvak van 1 October 1924 – 1 October 1925.

INLAGEN					TERUGBETALINGEN				
Jaar en Maand.	Aantal nieuwe boekjes.	Bedrag der eerste inlagen.	Bedrag der volgende inlagen.	Totaal.	Jaar en Maand.	Afgegeven boekjes. Aantal.	Afgegeven boekjes. Bedrag.	Terugbetaalde gelden.	Totaal.
1924.					1924.				
October . . .	22	f 5300.—	f 16796.—	f 22096.—	October .	11	f 9259.18	f 9141.—	f 18400.18
November . .	21	„ 1885.—	„ 26161.50	„ 28046.50	November	11	„ 6147.63	„ 8450.—	„ 14597.63
December .	11	„ 1475.—	„ 22168.53	„ 23643.53	December	10	„ 6375.72	„ 6987.—	„ 13362.72
1925.					1925.				
Januari . . .	40	„ 12221.15	„ 26753.—	„ 38974.15	Januari .	35	„ 29273.92	„ 8271.—	„ 37544.92
Februari. . .	13	„ 2656.81	„ 18241.—	„ 20897.81	Februari	48	„ 35807.30	„ 9420.50	„ 45227.80
Maart . . .	31	„ 11774.—	„ 27450.—	„ 39224.—	Maart .	19	„ 21664.33	„ 5012.50	„ 26676.83
April . . .	20	„ 4600.—	„ 22270.—	„ 26870.—	April .	43	„ 41877.74	„ 16509.50	„ 58387.24
Mei	19	„ 4104.—	„ 16902.50	„ 21006.50	Mei . .	18	„ 12488.71	„ 5447.—	„ 17935.71
Juni	27	„ 2145.—	„ 23802.—	„ 25947.—	Juni . .	16	„ 10305.93	„ 3720.—	„ 14025.93
Juli	17	„ 2150.—	„ 24476.—	„ 26626.—	Juli . .	32	„ 28356.19	„ 11869.77	„ 40225.96
Augustus . .	9	„ 2380.—	„ 14252.77	„ 16632.77	Augustus	21	„ 9992.17	„ 10771.50	„ 20763.67
September . .	24	„ 3140.—	„ 14352.75	„ 17492.75	September	13	„ 7941.41	„ 9781.27	„ 17722.68
Totaal . .	254	f 53830.96	f 253626.05	f 307457.01	Totaal. .	277	f 219490.23	f 105381.04	f 324871.27
Op 1 October 1924 was belegd in 690 boekjes f 303493.40					Op 1 October 1925 was belegd in 666 boekjes f 286548.59				

Opgave van het bedrag der in elk jaar belegde en afgegeven gelden en van het aantal der in elk jaar genomen en afgegeven boekjes.

Jaar.	Belegd in		Totaal afgegeven boekjes en gelden.				Vermeerdering of vermindering.	
			Afgifte van boekjes.		Terugbetaald op boekjes.	Totaal.		
	boekjes.	bedrag.	Aantal boekjes.	Bedrag.			Boekjes.	Bedrag.
1905	713	f 218,610.16	754	f 118,874.55	f 77,705.99	f 196,580.54	— 41	+ „ 22,029.62
1906	508	„ 189,578.07⅝	504	„ 92,222.32	„ 91,073.03	„ 183,295.35	+ 4	+ „ 6,282.72⅝
1907	608	„ 170,985.86⅝	775	„ 106,678.11	„ 89.897.83	„ 196,575.94	— 167	— „ 25,590.07
1908	757	„ 174,945.36	781	„ 117,840.78⅝	„ 81,567.23	„ 199,408.01⅝	— 24	— „ 24,462.65⅝
1909	687	„ 188,314.23⅝	551	„ 75,507.40⅝	„ 77,033.72	„ 152,541.12⅝	+ 136	+ „ 35,773.11
1910	570	„ 191,406.01	533	„ 79,745.94	„ 92,795.16⅝	„ 172,541.10⅝	+ 37	+ „ 18,864.90⅝
1911	524	„ 188,554.86⅝	582	„ 97,021.61⅝	„ 84,250.19⅝	„ 181,271.81	— 58	+ „ 7,283.05⅝
1912	473	„ 170,626.20	576	„ 93,949.72	„ 94,716.89⅝	„ 188,666.61⅝	— 103	— „ 18,040.41⅝
1913	581	„ 196,574.59⅝	752	„ 126,574.64	„ 116,396.90⅝	„ 242,971.54⅝	— 171	— „ 46,396.95
1914	566	„ 219,176.27	360	„ 68,329.37	„ 87,124.32⅝	„ 155,453.69⅝	+ 206	+ „ 63,722.57⅝
1915	607	„ 229,110.05⅝	318	„ 56,539 51	„ 128,209.96	„ 184,749 47	+ 289	+ „ 44,360.58⅝
1916	531	„ 183,969.02	671	„ 168,619.92	„ 92.679.08	„ 261,299.—	— 140	— „ 77,329.98⅝
1917	585	„ 237,229.66⅝	300	„ 75,925.94	„ 69,954.37⅝	„ 145,880.31⅝	+ 285	+ „ 91,349.35
1918	600	„ 299,748.82	251	„ 47,486.93	„ 118,246.77⅝	„ 165,733.70⅝	+ 349	+ „ 134,015.11
1919	649	„ 476,535.80⅝	1215	„ 365,941.78⅝	„ 185,112.73⅝	„ 551,064.16	— 566	— „ 74,528.35⅝
1920	561	„ 571,361.52	735	„ 238,686.41	„ 172,442.94	„ 411,129 35	— 174	+ „ 160,232.17⅝
1921	339	„ 507,084.67⅝	377	„ 240,637.48	„ 190,077.26	„ 430,714 74	— 38	+ „ 76,369.93⅝
1922	322	„ 564,389.33	633	„ 528,311.93	„ 151,584.27	„ 679,896 20⅝	— 311	— „ 115,506 87⅝
1923	252	„ 475,925.50	448	„ 438,587.75	„ 157,381.90⅝	„ 595,969.65⅝	— 196	— „ 120,044.15⅝
1924	335	„ 381,072.21	372	„ 322,079.24	„ 132,680.01	„ 454,759.25	— 37	— „ 37,687.04

Algemeen overzicht van het aantal nieuwe en afgegeven spaarbankboekjes en der daarop belegde en terugbetaalde gelden.

Tijdvak loopende van 1 Maart 1895 tot	Belegd in		Totaal afgegeven gelden.				Blijft	
			Afgifte van boekjes.					
	boekjes.	bedrag.	Aantal boekjes.	Bedrag.	Terugbetaald.	Totaal.	Boekjes.	Bedrag.
Ult° Dec. 1905	7691	f 1,600,435.81	6310	f 729,926.24	f 687,249.58⁵	f 1,417,175.82⁵	1291	f 183,259.98⁵
„ „ 1906	8109	„ 1,790,013.88⁵	6814	„ 822,148 56	„ 778,322.61⁵	„ 1,600,471.17⁵	1295	„ 189,542.71
„ „ 1907	8717	„ 1,960,999.75	7589	„ 928,826 67⁵	„ 868,220.44⁵	„ 1,797,047.11⁵	1128	„ 163,952.63⁵
„ „ 1908	9474	„ 2,135,945.11	8370	„ 1,046,667.45⁵	„ 949,787.67⁵	„ 1,996,455.13	1104	„ 139,489.98
„ „ 1909	10161	„ 2,324,259.34⁵	8921	„ 1,122,174.86	„ 1,026,821.39⁵	„ 2,148,996.25⁵	1240	„ 175,263.09
„ „ 1910	10731	„ 2,515,665.35⁵	9454	„ 1,201,920.80	„ 1,119,616.56	„ 2,321,537.36	1277	„ 194,127.99⁵
„ „ 1911	11255	„ 2,704,220.22	10036	„ 1,298,942.41⁵	„ 1,203,866.75⁵	„ 2,502,809 17	1219	„ 201,411.05
„ „ 1912	11728	„ 2,874,846.42	10612	„ 1,392,892.13⁵	„ 1,298,583.65	„ 2,691,475.78⁵	1116	„ 183,370.63⁵
„ „ 1913	12309	„ 3,071,421.01⁵	11364	„ 1,519,466.77⁵	„ 1,414,980.55⁵	„ 2,934,447.33	945	„ 136,973.68⁵
„ „ 1914	12875	„ 3,290,597.28⁵	11724	„ 1,587,796.14⁵	„ 1,502,104.88	„ 3,089,901.02⁵	1151	„ 200,696.26
„ „ 1915	13482	„ 3,519,707.34	12042	„ 1,644,335.65⁵	„ 1,630,314.84	„ 3,274,650.49⁵	1440	„ 245.056.84⁵
„ „ 1916	14013	„ 3,703,676.36	12713	„ 1,812,955.57⁵	„ 1,722,993.92	„ 3,535,949 49⁵	1300	„ 167,726.86⁵
„ „ 1917	14598	„ 3,940,906.02⁵	13013	„ 1,888,881.51⁵	„ 1,792,948.29	„ 3,681,829.81	1585	„ 259,076.21⁵
„ „ 1918	15198	„ 4,240,654.84⁵	13264	„ 1,936,368.44⁵	„ 1,911,195 07	„ 3,847,563.51⁵	1934	„ 393,091.33
„ „ 1919	15847	„ 4,717,190.65	14479	„ 2,302,310.23	„ 2,096,317.44⁵	„ 4,398,627 67	1368	„ 318.562.97⁵
„ „ 1920	16408	„ 5,288,552.17	15214	„ 2,540,996.64	„ 2,268,760,38	„ 4,809,757.02⁵	1194	„ 478,795.14⁵
„ „ 1921	16737	„ 5,795,636.84⁵	15591	„ 2,781,623.12	„ 2,458,837.64	„ 5,240 471.76	1146	„ 555,165.08
„ „ 1922	17059	„ 6,360,026.17⁵	16224	„ 3,309,946.05	„ 2,610.421.92⁵	„ 5,920,367.97	835	„ 439,658.20⁵
„ „ 1923	17311	„ 6,835,951.67⁵	16672	„ 3,748.533.80	„ 2,767,803.82⁵	„ 6,516,337.62⁵	639	„ 319,614.05
„ „ 1924	17646	„ 7,217,023.88	17044	„ 4,070,613.04	„ 2,900,483.83	„ 6,971,096.88	602	„ 245,927.—

Overzicht der bedragen door het in Oost-Indië dienend Marine personeel afgestaan aan bezoldiging (delegatie) gedurende het jaar 1925.

MAAND.	Aantal postwissels.	Bedrag verzonden per: postwissel.	chèque enz.	postgiro.	Totaal.
Januari	1110	f 148,415.51	—	f 7,841.90	f 156,957.41
Februari . . .	1102	» 149,806.11	—	» 7,716.90	» 156,823.01
Maart	1101	» 143,562.41	—	» 8,668.20	» 152,230.61
April	1086	» 140,849.36	—	» 9.058.40	» 149,907.76
Mei	1054	» 139,187.41	—	» 8,364.10	» 147,551.51
Juni	1059	» 135,411.41	—	» 8,749.60	» 144,161.01
Juli	1006	» 129,532.91	—	» 8,729.10	» 138,262.01
Augustus . . .	969	» 126,761.51	—	» 8,499.10	» 135,260.61
September . . .	942	» 126,295.61	—	» 8,292.—	» 134,587.61
October	1135	» 143,725.81	—	» 9,822.20	» 153,548.01
November . . .	1169	» 145,940.11	—	» 10 215.20	» 156,155.31
December . . .	1176	» 147,116 81	—	» 9,886.50	» 157,003.31
Totalen over het geheele jaar 1925	12909	f 1,676,604.97	—	f 105,843.20	f 1,782,448.17
Idem 1924	13474	» 1,893,733.06	—	» 17,524.70	» 1,911,257.76
Idem 1923	11848	» 1,722,539.73	f 5,554.—	» 130,767.20	» 1,858,860.93
Idem 1922	14049	» 2,012,123.78	» 13,176.40	» 63,936.80	» 2,089,236.98

KLACHTZAKEN

BIJ DE

KONINKLIJKE MARINE

Klachtzaken bij de Koninklijke Marine, 1 Juli 1924—1 Juli 1925.

RANGEN EN STANDEN.	Ingediend bij: Hoogere Militaire Autoriteit.	Ingediend bij: Zeekrijgsraad of Hoog Mil. Gerechtshof.	Door den klager ingetrokken.	Op 1 Juli 1925 nog in behandeling.	DISPOSITIËN: Gegrond.	DISPOSITIËN: Gedeeltelijk gegrond.	DISPOSITIËN: Ongegrond.	DISPOSITIËN: Niet ontvankelijk.	STRAFFEN EN STRAFREDENEN: Handhaving straf(-fen) en strafreden.	Handhaving straf(-fen), wijziging strafreden.	Straf(-fen) en strafreden te niet gedaan.	Nadere straf opgelegd wegens indienen klacht.	Straf(-fen) geroyeerd c.q. onder oplegging van lichtere straf.	Straf(-fen) deels gehandhaafd, deels geroyeerd met handhaving strafredenen.	Straf(-fen) deels gehandhaafd, deels geroyeerd met wijziging strafreden.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Luitenant ter zee der 1e klasse.	—	2	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—
„ „ „ der 2e klasse.	1	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—
Officier van den Mar. Stoomvaartdienst der 1e klasse . .	1	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—
Officier van den Mar. Stoomvaartdienst der 2e klasse . .	2	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	—	—	—	1
Bootsman	1	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Kwartiermeester	3	1	—	—	2	1	1	—	1	—	1	—	—	1	1
Seiner-majoor	1	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Korporaal-seiner	1	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Sergeant-torpedomaker	1	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—
Korporaal-machinist der 2e klasse	2	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Timmerman-majoor	—	2	—	—	—	1	1	—	—	2	—	—	—	—	—
Korporaal-vliegtuigmaker (M.) .	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
„ „ (H.) .	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Matroos- „ (B.) .	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Korporaal-bottelier	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Korporaal-schrijver	—	1	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	—	—	—
Sergeant-hofmeester	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Spijsmeester.	1	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Matroos der 2e klasse	1	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—
Matroos der 3e klasse	3	—	—	—	—	—	3	—	3	—	—	1	—	—	—
Lichtmatroos	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—
Stoker-olieman	2	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stoker der 1e klasse.	3	—	—	—	—	—	3	—	3	—	—	2	—	—	1
„ der 2e klasse.	1	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Transporteeren . . .	30	6	—	1	8	7	20	—	16	7	7	5	1	1	3

RANGEN EN STANDEN.	Ingediend bij: Hoogere Militaire Autoriteit.	Ingediend bij: Zeekrijgsraad of Hoog Mil. Gerechtshof.	Door den klager ingetrokken.	Op 1 Juli 1925 nog in behandeling.	DISPOSITIËN: Gegrond.	DISPOSITIËN: Gedeeltelijk gegrond.	DISPOSITIËN: Ongegrond.	DISPOSITIËN: Niet ontvankelijk.	STRAFFEN EN STRAFREDENEN: Handhaving straf(-fen) en strafreden.	Handhaving straf(-fen), wijziging strafreden.	Straf(-fen) en strafreden te niet gedaan.	Nadere straf opgelegd wegens indienen klacht.	Straf(-fen) geroyeerd c.q. onder oplegging van lichtere straf.	Straf(-fen) deels gehandhaafd, deels geroyeerd met handhaving strafredenen.	Straf(-fen) deels gehandhaafd, deels geroyeerd met wijziging strafreden.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Per transport . . .	30	6	—	1	8	7	20	—	16	7	7	5	1	1	3
Sergeant-majoor der mariniers .	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Sergeant der mariniers. . . .	—	1	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—
Korporaal der mariniers . . .	1	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—
Marinier der 1e klasse. . . .	3	—	—	—	1	—	2	—	2	—	1	—	—	—	—
„ „ 2e „	1	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Totaal 1924—'25 . . .	**36**	**7**	—	**1**	**10**	**7**	**25**	—	**19**	**9**	**9**	**5**	**1**	**1**	**3**
„ 1923—'24 . . .	**29**	**4**	—	**1**	**2**	**9**	**21**	—	**18**	**7**	—	**3**	**2**	**1**	**4**
„ 1922—'23 . . .	**28**	**32**	**2**	**1**	**10**	**14**	**33**	—	**27**	**11**	**3**	**6**	**1**	**5**	**4**
„ 1921—'22 . . .	**16**	**34**	**2**	**4**	**10**	**4**	**30**	—	**22**	**13**	**4**	**5**	**1**	—	**2**
„ 1920—'21 . . .	**23**	**43**	**1**	**6**	**14**	**5**	**40**	—	**33**	—	—	**6**	**12**	—	**2**
„ 1919—'20 . . .	**14**	**78**	—	—	**18**	**6**	**68**	—	**45**	**9**	—	**18**	**14**	**1**	**5**
„ 1918—'19 . . .	**30**	**240**	—	—	**34**	**21**	**215**	—	**168**	**19**	—	**41**	**31**	**7**	**4**
„ 1917—'18 . . .	**44**	**147**	—	—	**59**	**16**	**116**	—	**62**	**21**	—	**43**	**54**	**2**	**9**
„ 1916—'17 . . .	**36**	**231**	—	—	**145**	**7**	**115**	—	**45**	**12**	—	**63**	**132**	**2**	**13**
„ 1915—'16 . . .	**51**	**48**	—	—	**13**	**4**	**82**	—	**32**	**9**	—	**38**	**16**	—	**4**
„ 1914—'15 . . .	**43**	**15**	—	—	**10**	**11**	**37**	—	**16**	**11**	—	**18**	**7**	**5**	**1**
„ 1913—'14 . . .	**50**	**21**	—	—	**18**	**12**	**41**	—	**14**	**14**	—	**24**	**8**	**1**	**10**
Officieren . . . . . 1924'25	4	2	—	—	1	3	2	—	—	4	1	—	—	—	1
Onderofficieren en manschappen .	26	4	—	1	7	4	18	—	16	3	6	5	1	1	2
Onderofficieren en manschappen v. h korps Mariniers . . .	6	1	—	—	2	—	5	—	3	2	2	—	—	—	—
Totaal	**36**	**7**	—	**1**	**10**	**7**	**25**	—	**19**	**9**	**9**	**5**	**1**	**1**	**3**

STAAT VAN GESTRAFTEN. (1 Juli 1924—1 Juli 1925).

57 gestraften met 10 of meer straffen = 657 straffen. 887 gestraften met 2—4 straffen = 2379 straffen.
326 id. met 5—9 straffen = 1993 id. 741 id. met 1 straf = 741 id.

Sterkte 1)	Aard der overtreding.	GESTRAFTEN. 2)								
			LEEFTIJDEN. 3)				QUALITEITEN.			
		Totaal.	beneden 16 jaar.	16 tot 21 jaar.	21 tot 30 jaar.	30 jaar en ouder.	Afkomstig v. de opl. v. jongens, lichtmatrozen of leerl. onderoffic.	Mariniers.	Stokers.	Overigen (zonder de zeemiliciens).
1335 j., 1007 m., 889 s., 680 o.	*a.* niet in dronkenschap gepleegd:									
	1. tegen de ondergeschiktheid . .	444	—	202	209	33	194	124	67	59
	2. in verband met den wal . . .	1208	—	528	582	98	469	337	233	169
	3. feiten bedoeld in art. 2, 4o. der Wet op de Krijgstucht . . .	9	—	5	3	1	3	—	3	3
	4. overige	1415	—	585	704	126	547	421	249	198
	b. in dronkenschap gepleegd:									
	1. tegen de ondergeschiktheid . .	10	—	5	5	—	4	2	2	2
	2. in verband met den wal . . .	213	—	83	100	30	80	63	58	12
	3. feiten bedoeld in art. 2, 4o. der Wet op de Krijgstucht . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	4. overige	38	—	12	23	3	15	7	11	5
	c. dronkenschap:	64	—	23	25	16	18	25	12	9
	aantal gestraften, hetzij eenmaal of meermalen gestraft	2011	—	789	1008	214	752	542	413	304

1) De bemanning beneden den sergeantsrang op den 1sten Juli van het jaar van indiening, gerekend naar het aantal conduiteboekjes van actief dienenden aan boord of bij de inrichting, waaruit de staat is samengesteld. **j**: afkomstig van de opleiding jongens, lichtmatrozen of leerlingen-onderofficier; **m**: mariniers; **s**: stokers; **o**: overigen.

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 van het loopende jaar wordt voor deze onderverdeeling gebruikt.

STAAT VAN OPGELEGDE STRAFFEN.

(1 Juli 1924—1 Juli 1925.)

Sterkte	Aard der overtreding.	Berisping.	Straf-dienst.		Vervroegd terugkeeren voor het avondappel.		Licht arrest.		Licht arrest, geheel of gedeeltelijk gepaard gaande met strafdienst.			Verzwaard arrest.		Streng arrest.		Verlaging.	Plaatsing in eene tuchtklasse.	
										dagen.								
		straffen.	straffen.	dagen straf.	straffen.	dagen straf.	straffen.	dagen straf.	straffen.	licht arrest.	straf-dienst.	straffen.	dagen straf.	straffen.	dagen straf.	straffen.	straffen.	dagen straf.
1335 J., 1007 M., 889 S., 680 O.	*a.* niet in dronkenschap gepleegd:																	
	1. tegen de ondergeschiktheid . .	30	43	169	—	—	124	343	142	399	349	104	351	166	637	—	—	—
	2. in verband met den wal. . . .	139	166	396	15	103	621	2146	648	2956	2426	224	1123	310	1283	2	—	—
	3. feiten bedoeld in art. 2, 4° der Wet op de Krijgstucht	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	29	8	41	—	—	—
	4. overige	354	465	1224	3	14	710	1741	833	2213	1989	167	523	120	355	1	—	—
	b. in dronkenschap gepleegd:																	
	1. tegen de ondergeschiktheid . .	—	—	—	—	—	—	—	2	22	15	3	10	5	42	—	—	—
	2. in verband met den wal. . . .	—	9	45	—	—	58	367	48	485	270	45	241	91	411	—	—	—
	3. feiten bedoeld in art. 2°, 4 der Wet op de Krijgstucht	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	4. overige	—	1	3	1	1	3	19	11	85	62	8	54	16	58	—	—	—
	c. dronkenschap.	—	1	2	—	—	14	116	13	81	78	15	90	28	83	—	—	—
	Totaal . . .	523	685	1839	19	118	1530	4732	1697	6241	5189	569	2421	744	2910	3	—	—

Ongestraft bleven gedurende het geheele jaar: 583 j., 465 m., 478 s., 374 o.

Overzicht van het aantal geloodste en niet geloodste vaartuigen.

	1919	1920	1921	1922	1923	1924
Uit zee.						
Schepen, geloodst voor de geheele reis	7839	11306	15039	16646	16984	19877
Schepen, geloodst voor een gedeelte der reis . .	479	284	358	523	564	743
Schepen, die geen loods konden verkrijgen of niet verlangden . . .	604	1575	1260	1182	1320	1366
	8922	13165	16657	18351	18868	21986
Naar zee.						
Geloodste schepen . . .	7340	9792	13098	14405	14606	17382
Schepen, die geen loods konden verkrijgen of niet verlangden . . .	364	1203	790	767	934	1059
	7704	10995	13888	15172	15540	18441
Op en af.						
De rivieren op en af geloodste schepen . . .	13961	17800	8465	11467	12505	12435
Schepen, die geen loods konden verkrijgen of niet verlangden . . .	352	756	536	773	728	968
	14313	18556	9001	12240	13233	13403

Opgave van het aantal beambten, werklieden en leerlingen, werkzaam bij de Werven te Willemsoord en Hellevoetsluis en het Marine-etablissement te Amsterdam, op 1 Juli 1925.

GRAAD OF STAND.	Willemsoord.				Hellevoetsluis.				Amsterdam				Te zamen.
	Beambten.	Werklieden.	Leerlingen.	Totaal.	Beambten.	Werklieden.	Leerlingen.	Totaal.	Beambten.	Werklieden.	Leerlingen.	Totaal.	
Teekenaars	4	—	2	6	—	—	2	2	—	—	—	—	8
Bureelbeambten / Schrijvers	29	15	13	57	6	5	2	13	6	1	1	8	78
Bureeloppasser-facteur en bur.-opp.	1	2	—	3	1	1	—	2	1	—	—	1	6
Werktuigmakers en bankwerkers	3	129	21	153	2	47	5	54	—	2	—	2	209
Scheepmakers / Scheepsbeschieters / Modelmakers	7	195	48	250	3	57	22	82	3	6	—	9	341
Ketelmakers	2	40	10	52	—	8	3	11	—	—	—	—	63
Vuurwerkers en voorslagers	—	—	—	—	1	23	5	29	1	—	—	1	30
Smeden	2	47	10	59	—	—	—	—	—	—	—	—	59
Gieters en koperslagers	1	36	5	42	—	3	—	3	—	—	—	—	45
Blokmakers en kuipers	—	11	3	14	—	4	2	6	—	1	—	1	21
Schilders	2	47	10	59	—	15	3	18	—	—	—	—	77
Ernstvuurwerkers, artilleriewerklieden en sjouwers artillerie	3	72	12	87	—	3	—	3	1	1	—	2	92
Geschutmakers	1	12	3	16	—	—	—	—	—	—	—	—	16
Zeilmakers	2	25	9	36	—	3	2	5	—	1	—	1	42
Electriciens	2	34	7	43	1	6	4	11	1	3	1	5	59
Torp.-makers en sjouw. torp.-atelier	—	16	1	17	—	5	—	5	—	—	—	—	22
Takelaars en zeesjouwers	3	28	1	32	1	7	1	9	3	8	1	12	53
Metselaars en Baggerlieden	—	4	—	4	—	2	—	2	—	—	—	—	6
Machinisten, mach.-stokers en stokers	2	5	—	7	1	2	—	3	—	1	—	1	11
Mijnenmonteurs en werkl. mijnenmagazijn	1	10	—	11	2	13	—	15	—	—	—	—	26
Werfsjouwers	2	78	—	80	—	18	—	18	—	—	—	—	98
Conserveerders en machinepoetsers	—	22	—	22	1	10	—	11	—	—	—	—	33
Personeel magazijndienst	15	61	—	76	3	15	—	18	3	13	—	16	110
„ sluis- en havendienst	10	—	—	10	3	—	—	3	—	—	—	—	13
„ politiedienst	16	—	—	16	6	—	—	6	5	2	—	7	29
„ opnemings- en Marine-transportvaartuigen	2	20	—	22	2	12	—	14	—	—	—	—	36
Werklieden Commandant Marine	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	1	2
Personeel scheikundig laboratorium	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2	2
Telefoonwachter-nachtwaker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	2
Ass. bouwk. opzichter	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Tuinman	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Personeel badinrichting	2	3	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Lederbewerkers	—	4	—	4	—	2	—	2	—	1	—	1	7
Vormers	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	2
Waker (tijdelijk)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1
Matroos, motordrijver, d.d. schipper	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1

ALGEMEEN OVERZICHT

DER

SCHEPEN EN VAARTUIGEN VAN OORLOG.

ALGEMEEN OVERZICHT DER SCHEPEN EN VAARTUIGEN VAN OORLOG.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Soort der machines.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Machinevermogen in paardekr.	Proefvaart.	Brandstofbergruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart	Vaart bij voordeelig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschutstorens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commandotoren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1925	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
A. Koninklijke Marine.																										
I. Gepantserde schepen en vaartuigen.																										
Pantserschepen.																										
Jacob van Heemskerck	2	Z	1905 Amsterdam, Rijkswerf.	1906	98,0	15,2 (16,9) *a)*	57,0	5000	kn. v. 24 cM. n°. 2. " " 15 " " 5. " " 7,5 " " 3. " " 3,7 " mitrailleur n°. 2	2 6 6 4 2 20	2	—	6400 I	16	610	14	10	—	3300	150—100	200	200	50	in dienst.	351	
Hertog Hendrik	2	Z	1900 Amsterdam, Rijkswerf.	1902	96,6	15,2	58,1	5080	kn. v. 24 cM. n°. 1. " " 15 " " 3 " " 7,5 " " 3 " " 3,7 " mitrailleur n° . 2.	2 4 4 4 2 16	—	3	6400 I	16	830	14	9	1600	4100	150—100	250	250	50	uit dienst.	347	*)
Marten Harpertsz. Tromp	2	Z	1903 Amsterdam, Rijkswerf.	1904	100,8	15,2	57,0	5300	kn. v. 24 cM. n°. 2. " " 15 " " 5. " " 7,5 " " 3. " " 3,7 " mitrailleur n°. 2.	2 4 8 4 2 20	—	3	*6405* I	*16*	830	14	9	1600	4100	150—100	200	200	50	in dienst.	349	*)

(3) Z—zuigermachine, T—turbine, M—motor, E—electrische voortstuwing. (6) Lengte van den romp over alles. (7) Breedte van den romp op het grootspant over de buitenhuid zonder uitbouwsel, De breedte met uitstekende deelen wordt tusschen haakjes onder het breedtecijfer van den romp aangetroffen. (8) Diepgang van den romp bij normale toelading; stoomketels op peil. De diepgang met uitstekende deelen wordt tusschen haakjes onder het diepgangcijfer van den romp aangetroffen. (14) I—indicateur-, A—aspaardekracht. (15) Met schepen 4 uren, met torpedobooten 3 uren volgehouden. (14) en (15) De cursief gedrukte cijfers geven aan de resultaten, verkregen bij oplevering.

a) Over de uitbouwingen der kanons van 15 c.M. met open schild. *) Met inbegrip der inlandsche schepelingen 375.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven	Soort der machines.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Machinevermogen in paardekr.	Proeftochtvaart.	Brandstofberg-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschut-torens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commando-toren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich-1 Oct. 1925	Bemanning	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
De Zeven Provinciën	2	Z	1908 Amsterdam, Rijkswerf.	1909	101,5	17,1	61,5	6530	kn. v. 28 cM. " " 15 " n°. 5. " " 7,5 " s.-aut. n°. 1. " " 3,7 " mitrailleur n°. 2.	2 4 10 4 2 22	—	—	*8516* I	*16*	1030	15	8	2100	5100	150—100	250	200	50	in dienst. opgelegd.	409	**)
Kruisers.																										
Java	3	T	1916 Vlissingen, Kon. Mij. „de Schelde".	1921	155,3	16	55	7050	kn. v. 15 cM. n°. 6. " " 7,5 " s.-aut. n°. 4. mitrailleur n°. 4. " " 6.	12 4 4 2	—	—	73240 A	31	—	31	12	—	—	75	—	125	25	in dienst.	474	***)
Sumatra	3	T	1916 Amsterdam, Ned. Scheepsb. Mij.	1921	155,3	16	55	7050	id.	22	—	—	± 65000 A	—	*—	—	—	—	—	75	—	125	25	in aanb.	474	
Pantserbooten.																										
Brinio	2	M	1911 Amsterdam, Rijkswerf.	1912	52,5	8,5	28,0	540	kn. v. 10,5 cM. s.-aut. n°. 1. mitrailleur n°. 1.	4 2 6	—	—	1200 A	*14*	± 34	—	6	—	1438	55	—	50	17	uit dienst.	52	
Friso	2	M	1911 id.	1912	52,5	8,5	28,0	540	id.	6	—	—	1200 A	*14*	± 34	—	—	—	—	55	—	50	17	in dienst.	52	
Gruno	2	M	1912 id.	1913	52,5	8,5	28,0	540	kn. v. 10,5 cM. s.-aut. n°. 1. mitrailleur n°. 2.	4 2 6	—	—	1200 A	*14*	± 34	—	—	—	—	55	—	50	17	uit dienst.	52	

*) Met inbegrip der inlandsche schepelingen, 377. **) Als voren 447. ***) Vlaggeschip 482.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Soort der machines.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Kanonnen.	Machinevermogen in paardekr.	Proeftochtvaart.	Brandstofberg-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig brandstofverbruik	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Geschut-torens of barbetten.	Commando-toren.	Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1925	Benaming.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
Flottiel vaartuigen.																										
Flores	2	Z	1924 Rotterdam, Mij v. Scheeps- en Werktuigb. „Fijenoord"	1925	75,6	11,5	36	1676	kn. v. 15 cM. n°. 7. " " 7,5 " " 6. mitrailleur n°. 4		—	—	2000 I.	—	—	15	—	—	—	—	—	25	25	in aanb.	57	*)
Soemba	2	Z	1924 Rotterdam, N.V. Wilton's Machinefabriek en Scheepswerf.	1925	75,6	11,5	36	1676	id.		—	—	2000 I.	—	—	15	—	—	—	—	—	25	25	in aanb.	57	*)
II. Ongepantserde schepen en vaartuigen.																										
Kanonneerbooten.																										
Braga	2	Z	1877 Delfshaven, Christie, Nolet & De Kuyper.	1878	27,9	8,2	24,8	280	kn. v. 12 cM. n°. 2. " " 3,7 " mitrailleur n°. 2.		—	—	100 I	7	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	uit dienst.	30	
Freijr	2	Z	1877 id.	1877	27,9	8,2	24,0	280	kn. v. 7,5 c.M. n°. 1. " " 3,7 " mitrailleur n°. 2.		—	—	115 I	7	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	uit dienst.	34	
Hefring	2	Z	1879 Fijenoord, Ned. Stoombootmij.	1879	28,0	8,2	24,8	270	kn. v. 12 cM. n°. 1. " " 3,7 " mitrailleur n°. 2.		—	—	170 I	8	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	in dienst opgelegd.	30	
Tyr	2	Z	1877 Delfshaven, Christie, Nolet & De Kuyper.	1878	27,9	8,2	24,0	280	kn. v. 12 cM. n°. 1. " " 3,7 " mitrailleur n°. 2.		—	—	120 I	7	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	uit dienst.	34	

* Met inbegrip der inlandsche schepelingen 132.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Soort der machines.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Machinevermogen in paardekr.	Proeftochtvaart.	Brandstofbergruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschuttorens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commandotoren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1925	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
									Mijnen-leggers.																	
Van Meerlant .	2	Z	1920 Schiedam, Gusto.	1920	54,82	8,7	31,8	748	kn. v. 7,5 cM. s.-aut., n°. 4. mitrailleur n°. 3.	[illegible]	Dubbele lanceer-inricht. v. mijnen.		*1194* I	13	115	10	—	—	—	—	—	—	—	in dienst.	60	
Douwe Aukes. .	2	Z	id.	1922	54,32	8,7	31,8	748	id.	[illegible]	id.		*1159* I	13	115	10	—	—	—	—	—	—	—	in dienst	60	
Meduza	2	Z	1910 Amsterdam, Rijkswerf.	1911	49,7	9,0	27,5	670	kn. v. 7,5 cM. s.-aut. n°. 2, n. l. " " 7,5 cM. s.-aut., n°. 2. mitrailleur n°. 3.	[illegible]	Dubbele lanceer-inricht. v. mijnen		*926* I	*12*	72	10	6	950	1440	—	—	—	—	opgelegd. uit dienst.	53	
Hydra	2	Z	1910 id.	1911	49,7	9,0	27,5	670	id.	[illegible]	id.		*914* I	*12*	72	10	6	9 50	1440	—	—	—	—	in dienst.	53	
Balder	2	Z	1878 Delfshaven, Christie, Nolet & De Kuyper.	1878	27,8	8,2	27,5	270	kn. v. 5 cM. s.-aut. mitrailleur n°. 3.	[illegible]	id.		120 I	7	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	in dienst opgelegd.	36	
Hadda	2		1879 Amsterd., Kon. Fabr. van stoom- en andere werkt.	1879	27,8	8,2	27,5	270	id.	[illegible]	id.		160 I	8	30	7	5	960	1200	—	—	--	—	in dienst opgelegd.	36	
Vidar	2	Z	1878 Fijenoord, Ned. Stoombootmij.	1879	27,8	8,2	25	280	kn. v. 3,7 cM. mitrailleur n°. 3.	[illegible]	id.		170 I	8	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	in dienst.	36	
Thor	2	Z	1876 Delfshaven, Christie, Nolet & De Kuyper.	1877	27,9	8,2	24,0	280	id.	[illegible]	—		100 I	—	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	in dienst.	34	

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Machinevermogen in paardenkr.	Proeftochtvaart.	Brandstofberg-ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschut-torens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commando-toren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1925	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21	22.	23.	24.	25.	26	27.
Havik	2	Z	1873 Amsterdam, Rijkswerf.	1874	25,91	7,78	22	210	kn. v. 3,7 c.M.	2	Dubbele lanceer-inricht. v. mijnen.		120 I	7	18	6	5	—	—	—	—	—	—	uit dienst.	30	
									mitrailleur n°. 3.	1																
										3																
Bulgia	2	Z	1879 id	1879	27,8	8,2	23,5	268	geen.	0		id.	120 I	7	20	7	5	—	—	—	—	—	—	uit dienst.	34	
Triton	1	Z	1906 North Shields.	1906	38,4	6,6	46,5	477	kn. v. 3,7 c.M.	2		id.	412 I	10	± 140	—	—	—	—	—	—	—	—	in dienst opgelegd.	34	
									mitrailleur n°. 3.	1																
										3																
Vulcanus	1	Z	1902 Grimsby.	1902	37,7	6,6	32	411	kn. v. 3,7 cM.	3		id.	275 I	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	in dienst opgelegd.	34	
									mitrailleur n°. 3.	1																
										4																
Mijnenvegers.																										
I	1	Z	Rotterdam, V. d. Kuyck en Van Ree.	1918	28,5	6,3	31	344	mitrailleur n°. 3.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	uit dienst.	16	
II	1	Z	Dordrecht, Koopman.	1918	29,7	6,25	29	300	id.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	uit dienst.	16	
III	1	Z	Papendrecht, V. d. Schuijt.	1918	27,5	6,1	28	275	id.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	uit dienst.	16	
IV	1	Z	id.	1918	27,5	6,1	28	275	id.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	indienst opgel.	16	
Torpedobootjagers.																										
Bulhond	2	Z	1910 Vlissingen. Kon. Mij. „de Schelde".	1911	70,1	6,7	20,4 (28,4)	510	kn. v. 7,5 cM. s.-aut. n°. 2	4	—	2	*8550* I	*30*	120	20	8,5	670	2360	—	—	—	—	uit dienst.	64	*)
									mitrailleur n°. 1.	4																
										8																
Jakhals	2	Z	1910 id.	1912	70,1	6,7	20,4 (28,4)	510	id	8	—	2	*8540* I	*30*	120	20	8,5	670	2360	—	—	—	—	uit dienst.	64	*

*) Met inbegrip der inlandsche schepelingen 84.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Soort der machines.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Machinevermogen in paardekr.	Proeftochtvaart.	Brandstofberging in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschuttorens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commandotoren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1925	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
Lynx . .	2	Z	1912 Vlissingen, Kon. Mij. „de Schelde".	1912	70,1	6,7	20,6 (28,4)	510	kn. v. 7,5 cM. s.-aut. n°. 2 mitrailleur n°. 1.	4 4 8	—	2	*9190* I	*30*	120 + 12,5 *a*)	20	8,5	750	2700	—	—	—	—	uit dienst.	64	*)
Hermelijn . . .	2	Z	1912 id.	1913	70,1	6,7	20,6 (28,4)	510	id.	8	—	2	*9500* I	*30*	120 + 12,5 *a*)	20	8,5	750	2700	—	—	—	—	uit dienst.	64	*)
Vos	2	Z	1912 Rotterdam, Mij. v. Scheeps- en Werktuigb. „Fijenoord"	1913	70,1	6,7	20,6 (28,4)	510	kn. v. 7,5 cM. s.-aut. n°. 3 mitrailleur n°. 1.	4 4 8	—	2	*8650* I	*30*	133**	20	8,5	750	2700	—	—	—	—	in dienst.	64	*)
Panter	2	Z	1912 id.	1913	70,1	6,7	20,6 (28,4)	510	id.	8	—	2	*8980* I	*30*	120 + 12,5 *a*)	20	8,5	750	2700	—	—	—	—	in dienst.	64	*)
De Ruyter . . .	2	T	1925 Vlissingen, Kon. Mij. „de Schelde".	—	98,1	9,5	30	1640	kn. v. 12 c.M. n°. 4. „ „ 7,5 „ „ 6.	4 2 6	—	2×3	31000 A	*34*	330**	—	—	—	—	—	—	—	—	in aanbouw.	126	
Evertsen	2	T	1925 Rotterdam, Burgerhout's Machinefabriek en Scheepswerf.	—	98,1	9,5	30	1640	id.	6	2 lanceerinricht. v. mijnen.															
											id.	2×3	31000 A	*34*	330**	—	—	—	—	—	—	—	—	in aanbouw	126	
Piet Hein . . .	2	T	1925 id.	—	98,1	9,5	30	1640	id.	6	id.	2×3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	in aanb.	126	
Kortenaer	2	T	1925 id.	—	98,1	9,5	30	1640	id.	6	id.	2×3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	in aanb	126	
									Torpedo-booten.																	
G 13	1	Z	1912 Vlissingen, Kon. Mij. „de Schelde".	1913	49,5	5,2	14,1	180	kn. v. 7,5 cM. n°. 4.	2	—	3	*3021* I	*26*	42	—	—	—	—	—	—	—	—	in dienst opgel.	27	
G 15	1	Z	1912 Rotterdam, Mij. v. Scheeps- en Werktuigb. „Fijenoord".	1914	49,5	5,2	14,1	180	id.	2	—	3	*3064* I	*26*	42	—	—	—	—	—	—	—	—	in dienst	27	

*) Met inbegrip der inlandsche schepelingen 84.
a) Steenkolen + stookolie.
**) 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. Soorten	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen	Machinevermogen in paardekr.	Proeftochtvaart.	Brandstofberg-ruimte in M³	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig brandstofverbruik.	Afteleggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Afteleggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschuttorens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commandotoren	Pantser in millimeters. Dek.	Bevondzich 1 Oct. 1925	Benaming.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
G 16	1	Z	1912 Rotterd. Mij. v. Scheeps- en Werktuigb. „Fijenoord".	1914	49,5	5,2	14,1	180	kn. v. 7,5 c.M. n°. 4.	2	—	3	*2871* I 2600	*25*	42	—	—	—	—	—	—	—	—	uit dienst.	27	
Z 1	2	T	1914 Amsterdam, Ned. Scheepsb. Mij.	1916	61,3	6,3	18,5	322	kn. v. 7,5 cM. n°. 4. mitrailleur n°. 3.	2 2 4	—	4	*5794* A	*28*	72 k. 9-o.	—	—	—	—	—	—	—	—	uit dienst.	39	
Z 2	2	T	1914 id.	1917	61,3	6,3	18,5	322	id.	4	—	4	*6028* A	*27*	72 k. 9-o.	—	—	—	—	—	—	—	—	uit dienst	39	
Z 3.	2	T	1914 id.	1917	61,3	6,3	18,5	322	id.	2 2 4	—	4	—	*27*	72 k. 9-o.	—	—	—	—	—	—	—	—	in dienst.	39	
Z 4	2	T	1914 id.	1917	61,3	6,3	18,5	322	id.	4	—	4	*5412* A	*27*	72 k 9-o.	—	—	—	—	—	—	—	—	in dienst.	39	
Z 5	2	Z	1913 Vlissingen, Kon. Mij. „de Schelde".	1915	58,5	6	16,6	310	id.	4	—	4	5500 I	*27*	80 k. 8-o.	—	—	—	—	—	—	—	—	uit dienst	39	
Z 6	2	Z	1913 id.	1915	58,5	6	16,6	310	id.	4	—	4	5500 I	*27*	80 k. 8-o.	—	—	—	—	—	—	—	—	uit dienst.	39	
Z 7	2	Z	1913 Rotterd., Mij. v. Scheeps- en Werktuigb. „Fijenoord".	1915	58,5	6	16,6	310	id.	4	—	4	*5616* I	*27*	83 k. 8-o.	—	—	—	—	—	—	—	—	uit dienst	39	
Z 8	2		1913 id.	1915	58,5	6	16,6	310	id.	4	—	4	*5723* I	*27*	83 k. 8-o.	—	—	—	—	—	—	—	—	uit dienst	39	

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven	Soort der machines.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen	Machinevermogen in paardekr.	Proeftochtvaart.	Brandstofbergruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschuttorens of barbetten	Pantser in millimeters. Commandotoren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1925	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18	19.	20	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
Onderzee-booten.																										
O 2	1	M E	1909	1911	32,1	3,1	29	130 / 150	—	—	—	—	300	11 *a*) 8 *b*)	—	—	—	—	—	—	—		—	gereed.	10	
O 3	1	M E	1909	1912	32,1	3,1	29	130 / 150	—	—	—	—	300	11 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gereed.	10	
O 4	1	M E	1909	1913	32,1	3,1	29	130 / 150	—	—	—	—	300	11 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gereed.	10	
O 5	1	M E	1909	1913	32,1	3,1	29	130 / 150	—	—	—	—	350	11 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gereed.	10	
O 6	1	M E	1914	1916	35,3	3,8	30	190 / 230	—	—	—	—	350	11 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gereed.	15	
O 7	1	M E	1914	1916	34,2	3,8	29	180 / 210	—	—	—	—	350	11 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gereed.	15	
O 8	2	M E	1915	1915	44,7	4,9	39	370 / 440	—	—	—	—	2× 240	12 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gereed.	26	
O 9	2	M E	1922	1925	54,7	5,7	35	515 / 645	—	—	—	—	2× 450	12 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gere d.	29	
O 10.	2	M E	1922	1925	54,7	5,7	35	515 / 645	—	—	—	—	2× 450	12 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	in aanbouw.	—	
O 11	2	M E	1922	1925	54,7	5,7	35	515 / 645	—	—	—	—	2× 450	12 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gereed.	29	
M 1 (Mijnenlegger)	1	M E	1915	1915	34	3,19	30	160 / 180	—	—	—	—	96	5,5 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gereed.	15	

a) Aan de oppervlakte varende. *b*) Geheel ondergedomneld.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Soort der machines.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen	Machinevermogen in paardekr.	Proefsnelheid in mijlen.	Brandstofbergruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij volledig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschutstoren of barbetten.	Pantser in millimeters. Commandotoren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1925	Bemanning.	Aanteekeningen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24	25.	26.	27.

III. Schepen en vaartuigen bestemd voor bijzondere diensten.

Schoeners voor politietoezicht-zeevisscherij.

Zeehond	1	Z	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	—	—	—	—	uit dienst.	72	

Opnemingsvaartuigen.

Hydrograaf (dubbelschroefstoomschip), waterverpl. 300 ton; diepgang 19 d.M., dienstvaart 9 mijl. **Eilerts de Haan,** waterverpl. 350 ton, diepgang 21,5 d.M., dienstvaart 12 mijl.

Depotschepen.

Cornelis Drebbel, vaart max. 5,82 mijl en **Vali**, **1** 3,7 c.M., (depotschepen voor onderzeebooten); **Ulfr** (brandstofvoorraadschip).

Instructie-, logement- en wachtschepen.

Korporaal-konstabels en kanonniers . . . **Gelderland** (pantserdekschip), **8** 12 c.M. n°. 2, **3** 7,5 c.M. n°. 2, **1** 7,5 c.M. s.-aut. n°. 1, **3** 3,7 c.M., **2** mitrailleurs; waterverplaatsing 4030 ton; diepgang 54 dM. dienstvaart 16 mijl.

Werfdivisie. . . . . **Van Speyk** (outw. fregat), waaraan toegevoegd **Christiaan Cornelis**, **Willem Warmond** (**2** 3.7 c.M.), **Raaf** (outw. kn. boot), **Dog** (outw. kn. boot).

Onderzeedienst. . . . . **Mercuur** (torpedotransportvaartuig).

Wachtschepen . . . . . **Koningin Emma der Nederlanden** (outw. fregat **1** 3,7 cM. (Willemsoord), **2** 3,7 c.M. (Vlissingen). waaraan toegevoegd **Bever** (outw. kn. boot, straf- en tuchtklasse); **Buffel** (ontwapend pantserschip)

Logementschepen . . . **Bellona — Udur.**

Opleiding matrozen . . **Schorpioen** (Gorinchem), waaraan toegevoegd **Nautilus** (outw. korvet).

Vliegdienst . . . . . **Pijl** (communicatievaartuig).

Uit de sterkte afgevoerde schepen, bestemd voor bijzondere diensten.

G₁, **G** ₁₂ (torpedobooten), **Sperwer, Los** (outw. kn. booten).

Uit de sterkte afgevoerde schepen en vaartuigen, opgelegd in afwachting van nadere bestemming.

Stier (outw. pantserschip).
Ever, Njord (outw. kn. booten).
Atjeh (outw. fregat).

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Soort der machines.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Laadcerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Machinevermogen in paardekr.	Proeftochtvaart.	Brandstofbergruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschuttorens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commandotoren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1925	Bemanning. Europeanen.	Bemanning. Inlanders.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9	10.	11.	12	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27
B. Indische Militaire Marine.																										
Onderzeebooten.																										
K I	2	M E	1911	1913	48,6	4,7	3,1	320 / 380	—	—	—	—	2 × 900	15 *a*) 8 *b*)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gereed.	17	—
K II	2	M E	1915	1919	52,5	5,1	3,8	560 / 640	—	—	—	—	2 × 900	15 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gereed.	29	—
K III	2	M E	1915	1919	64,4	5,6	3,5	570 / 710	—	—	—	—	2 × 900	15 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gereed.	29	—
K IV	2	M E	1915	1920	64,4	5,6	3,5	570 / 710	—	—	—	—	2 × 600	15 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gereed	29	—
K V	2	M E	1916	1919	54	5,1	3,8	560 / 640	—	—	—	—	2 × 600	15 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gereed.	29	—
K VI	2	M E	1916	1920	54	5,1	3,8	560 / 640	—	—	—	—	2 × 600	15 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gereed.	29	—
K VII	2	M E	1916	1921	54	5,1	3,8	560 / 640	—	—	—	—	2 × 600	15 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gereed.	29	—
K VIII	2	M E	1917	1922	64,4	5,6	3,6	570 / 700	—	—	—	—	2 × 900	15 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gereed.	29	—
K IX	2	M E	1919	1922	64,6	5,6	3,6	570 / 700	—	—	—	—	2 × 775	15 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gereed.	29	—
K X	2	M E	1919	1923	64,6	5,6	3,6	570 / 700	—	—	—	—	2 × 775	15 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gereed.	29	—
K XI	2	M E	1922	1924	66,7	6,15	3,7	670 / 820	—	—	—	—	2 × 1200	15 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gereed.	31	—
K XII	2	M E	1923	1924	66,7	6,15	3,7	670 / 820	—	—	—	—	2 × 1200	15 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	gereed.	31	—
K XIII	2	M E	1923	1924	66,7	6,15	3,7	670 / 820	—	—	—	—	2 × 1200	15 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	in aanb.	31	—

a) Aan de oppervlakte varende. *b*) Geheel ondergedompeld.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Soort der machines.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo inrichtingen Lanceerb.	Torpedo inrichtingen Kanonnen	Machinevermogen in paardekr.	Proeftochtvaart.	Brandstofbergruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart	Vaart bij voordeelig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschut-torens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commando-toren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich 1 Oct. 1925	Bemanning Europeanen.	Bemanning Inlanders.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25	26.	27.
Flottieljevaartuigen.																										
Mataram	2	Z	1895 Amsterdam, Huygens & Van Gelder.	1896	53,9	9,5	36,5	810	kn. v. 12 c.M. n°. 3. " " 7,5 " s.-aut. n°. 2 " " 3,7 " mitrailleur.	1 1 4 1 7	—	—	1350 I	13	150	10	8	1120	1690	—	—	—	—	in dienst.	55	45
Koetei	2	Z	1897 Amsterdam, Ned Scheepsb.-Mij.	1898	53,7	9,5	36,0	790	kn. v. 10,5 c.M. A. " " 3,7 "	2 4 6	—	—	1410 I	13	140	11	8	1380	2130	—	—	—	—	uit dienst.	55	45
Mijnenleggers.																										
Asahan *) . . .	2	Z	1899 Rotterdam, Mij. v. Scheeps- en Werktuigb. „Fijenoord"	1900	53,7	9,5	36,0	800	kn. v. 7,5 c.M. s.-aut. n° 2 " " 3,7 " mitrailleur.	1 2 1 4	Dubbele lanceerinricht. v. mijnen		1350 I	14	130	11	8	1550	3000	—	—	—	—	uit dienst.	55	45
Serdang *) . . .	2	Z	1896 Vlissingen, Kon. Mij. „de Schelde".	1897	53,9	9,5	36,5	820	id.	4	id.		1290 I	13	150	11	8	1320	1940	—	—	—	—	in dienst opgelegd.	55	45
Siboga *)	2	Z	1897 Amsterdam, Ned Scheepsb.-Mij.	1898	53,7	9,5	36,0	790	kn. v. 3,7 c.M. mitrailleur.	2 1 3	id.		1400 I	13	140	11	8	1400	2060	—	—	—	—	uit dienst.	55	45
Hercules **) .	1	Z	1909 Marine-Etablissement Soerabaia	1910	31,32	5,6	25,7	234	kn. v. 3.7 c.M.	1	id.		400 I	10	45	10	—	2218	—	—	—	—	—	in dienst	—	—
Pro Patria . . .	2	Z	1921 id	1922	47	8,6	28,0	612	kn. v. 7,5 c.M. s.-aut. n°. 5 mitrailleur.	1 2 3	id.		650	. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	uit dienst.	—	—
Krakatau. . . .	2	Z	1922 id.	1924	65	10,5	32,0	1100	id.	2 4 6	id.		2500	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	in dienst.	—	—

*) Op het Marine-etablissem. te Soerabaia verbouwd tot mijnenlegger. **) Sleepboot verbouwd tot mijnenlegger.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Soort der machines.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut. Soorten.	Geschut. Aant. stukk.	Torpedo-inrichtingen. Lanceerb.	Torpedo-inrichtingen. Kanonnen.	Machinevermogen in paardekr.	Proefsnelheid in vaart.	Brandstofbergruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart	Vaart bij voordeelig brandstofverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 17.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18.	Pantser in millimeters. Gordel.	Pantser in millimeters. Geschuttorens of barbetten.	Pantser in millimeters. Commandotoren.	Pantser in millimeters. Dek.	Bevond zich- 1 Oct. 1925	Bemanning. Europeanen	Bemanning. Inlanders.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10	11	12.	13	14.	15	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25	26.	27.
Opnemingsvaartuigen.																										
Van Gogh . . .	1	Z	1897 Rotterdam, P. Smit Jr.	1898	54,0	8,3	31,8	700	kn. v. 3,7 c.M.	2	—	—	390 I	10	100	8	6	2700	3600	—	—	—	—	uit dienst.	26	27
Van Doorn . . .	1	Z	1899 Rotterdam, Mij. „De Maas".	1901	54,0	8,3	31,8	700	id.	2	—	—	370 I	9,0	110	8	7	2450	3500	—	—	—	—	in dienst.	26	27
Tydeman	2	M	1915 Marine-Etablissement Soerabaia.	1916	68,86	10	36	1320	id.	2	—	—	814	10	194	10	9	—	—	—	—	—	—	in dienst.	—	—
Schepen voor bijzondere diensten.																										
Depotschip voor onderzeebooten.																										
Pelikaan	2	E	1919 Amsterdam, Ned. Scheepsbouw Maatschappij.	1921	93,7	13	38,9	2487	kn. v. 7,5 c.M. s.-aut. n°. 4 mitrailleur n°. 3	4 4 8	—	—	2 × 700 R	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	in dienst.	—	—

Hydra, Draak, Krokodil, Zeeslang (torpedobooten).

STAAT DER VAARTUIGEN VAN HET LOODSWEZEN, DE BETONNING EN DE VERLICHTING OP 1 OCTOBER 1925.

District.	Stoomvaartuigen.	Motorvaartuigen.	Zeilvaartuigen.	Lichtschepen.
1e en 2e.	Stoomloodsvaartuig N°. 20. " " 21. " " 22.	Motorschoener N°. 2. " " 3. Motorbotter " 2. " " 4. " " 6. Motorafhaalboot N°. 6. Motorbet. en verl. vtg. N°. 1. " " " " " 2. " " " " " 3.	Loodsschoener N°. 2. " " 15. Loodskotter " 1. " " 2. Boeier.	
3e.	Stoomloodsvaartuig N°. 1. " " 2. " " 3. " " 14. Stoombet. en verl. vtg. N°. 1. " " " " " 2.	Motorafhaalboot N°. 1. " " " 7. Motorbet. en verl. vtg. N°. 4. " " " " " 5. " " " " " 6. Motorschoener N°. 5 (in verbouwing).	Loodsschoener N°. 1A. " " 3c. " " 3a. " " 10c Loodskotter " 3. " " 12. Loodsschokker " 3.	N°. 3 (Haaks). " 4 (in verbouwing). " 5 (in reserve). " 6 (Terschellingerbank)
4e en 5e.	Stoomloodsvaartuig N°. 5. " " 6. [1] " " 11. " " 12. " " 16. " " 17. " " 18. " " 19. Stoombet. en verl. vtg. N°. 3. [2] " " " " " 4.	Motorbotter N°. 1. Motorafhaalboot N°. 4. " " 5. Motorbet. en verl. vtg. N°. 7. " " " " " 8. " " " " " 9. " " " " " 10.	Loodsschoener N°. 1. " " 2. " " 3. " " 14. Loodskotter " 4.	N°. 8 (Maas). " 2 (reserve).
6e.	Stoomloodsvaartuig N°. 4. " " 7. " " 8. " " 9. " " 10. " " 13. " " 15. Stoombet. en verl. vtg. N°. 5. " " " " " 6.	Motorschoener N°. 1. " " 4. Motorafhaalvaartuig N°. 1 " " 2. " " 3. Motorafhaalboot " 2. " " 3. " " 8. " " 9. Motorbet. en verl. vtg. N°. 11. " " " " " 12.	Loodsschoener No. 5. Peilingsvaartuig.	N°. 1 (Schouwenbank). " 7 (Noord-Hinder).

[1]) Doet tijdelijk dienst als politiekruiser op de Noordzee.
[2]) " " " in het 6e district.

Oost-Indië.

(Tijdvak 1 October 1924—U°. September 1925).

De zeemacht in Oost-Indië stond gedurende dit verslagjaar onder het bevel van den vice-admiraal A. F. GOOSZEN.

Personeel.

Gedurende het verslagjaar werden voor het korps Inlandsche schepelingen bij de Koninklijke Marine 123 Inlanders aangenomen en wel 88 bij de marinekazerne Goebeng te Soerabaja en 35 bij de kweekschool voor Inlandsche schepelingen te Makassar. Er deserteerden 8 man, terwijl 2 man van desertie terugkeerden. Aan den dienst ontvielen 106 man en wel 103 door ontslag en 3 door overlijden.

Gedurende het verslagjaar werden voor het korps Inlandsche bedienden bij de Koninklijke Marine 49 Inlanders aangenomen. Er deserteerden 10 man, terwijl 1 schepeling van desertie terugkeerde. Aan den dienst ontvielen 27 man door ontslag.

Opleiding van inlandsche schepelingen.

A. Bij de kweekschool voor Inlandsche schepelingen te Makassar.

Commandant: Kapitein-luitenant ter zee F. A. BUDDINGH.

Gedurende het tijdvak 1 November 1924—1 Noveember 1925 waren in opleiding:

1°. De matrozen in eerste opleiding.

Deze waren gesplitst in de onderstaande klassen:

a. De jongste afdeeling A; in opleiding sinds 1 November 1924.

Deze afdeeling bestond bij den aanvang uit 41 leerlingen, volgens den landaard verdeeld in 34 Javanen, 2 Madoereezen, 1 Toradja, 3 Menadoneezen en 1 Sangirees.

In de maand December 1924 werd een lichtmatroos ontslagen wegens gebrek aan aanleg.

Van de overblijvende 40 leerlingen konden, in verband met hunne meerdere kennis van de Nederlandsche taal, 20 leerlingen overgaan naar de oudste afdeeling A en 2 naar de jongste afdeeling B.

Op 1 Mei 1925 bestond derhalve deze afdeeling (A) uit 18 leerlingen: 15 Javanen, 1 Sangirees, 1 Toradja en 1 Menadonees.

Allen gingen over naar de afdeeling jongste B.

In Mei 1925 werd een leerling ontslagen; in September 1925

ging een matroos over in de kwaliteit van stoker en een stoker in de kwaliteit van matroos.

Op 1 November 1925 bestond de afdeeling dus uit 17 leerlingen, waarvan 14 Javanen, 1 Madoerees, 1 Menadonees en 1 Toradja, allen gingen over naar de afdeeling oudste A. Allen werden met ingang van 31 October 1925 bevorderd tot matroos der 3de klasse.

b. De jongste afdeeling B, in opleiding sinds 1 Mei 1924.

Deze afdeeling bestond op 1 November 1924 uit 24 leerlingen, waarvan volgens den landaard 18 Javanen, 1 Ambonnees, 2 Sangireezen, 1 Sumatraan en 2 afkomstig van Flores.

In Februari, Maart en April 1925 werden 3 leerlingen ontslagen wegens gebrek aan aanleg en geschiktheid, terwijl in Februari 1925 twee leerlingen uit de afdeeling jongste A er aan werden toegevoegd, zoodat op 1 Mei 1925 deze afdeeling bestond uit 23 leerlingen, waarvan volgens den landaard 18 Javanen, 1 Ambonnees, 2 Sangireezen, 1 Sumatraan en 1 afkomstig van Flores. Allen gingen over naar de afdeeling oudste A.

Op 1 Augustus 1925 werden uit de afdeeling jongste A overgeplaatst naar de afdeeling oudste A 14 leerlingen, vrijgesteld van lessen in de Nederlandsche taal en 6 leerlingen, die deze lessen bij de afdeeling oudste A gevolgd hadden.

Na 1 Augustus 1925 telt deze afdeeling dus 43 leerlingen, waarvan volgens den landaard 30 Javanen, 4 Sangireezen, 3 Ambonneezen, 3 Madoereezen, 2 Soendaneezen en 1 Sumatraan.

Twee leerlingen werden van 1 Augustus 1925 af gedurende eenige uren per week op proef te werk gesteld in de vliegtuigmakers (H) afdeeling; één voldeed niet; de tweede werd 1 November 1925 voorgedragen voor plaatsing bij de opleiding tot vliegtuigmaker (H).

Op 1 November 1925 bestaat de afdeeling dus uit 43 leerlingen, waarvan volgens den landaard 30 Javanen, 4 Sangireezen, 3 Ambonneezen, 3 Madoereezen, 2 Soendaneezen en 1 Sumatraan. Allen gingen over naar de afdeeling oudste B.

c. Oudste afdeeling A, in opleiding sinds 1 November 1923.

Op 1 November 1924 bestond deze afdeeling uit 23 leerlingen.

Op 1 Februari 1925 werden in verband met hunne kennis van de Nederlandsche taal 20 leerlingen van de afdeeling jongste A aan deze afdeeling toegevoegd.

Zij bestond dus op 1 Februari 1925 uit 43 leerlingen, waarvan volgens den landaard 38 Javanen, 1 Ambonnees, 1 Batakker, 1 Madoerees, 1 Menadonees en 1 Makassaar.

Een leerling werd ontslagen wegens gebrek aan aanleg.

Op 1 Mei 1925 bestond de afdeeling dus uit 42 leerlingen, waarvan volgens den landaard 38 Javanen, 1 Ambonnees, 1 Batakker, 1 Menadonees en 1 Makassaar. Allen gingen over naar de afdeeling oudste B.

Behalve 8 leerlingen, die op proef te werk gesteld werden voor adspirant-vliegtuigmaker (H), ging deze afdeeling op 26 October 1925 over naar Hr. Ms. *Mataram*, tot het volgen van den derden leergang.

d. De oudste afdeeling B, in opleiding sinds 1 Mei 1923.

1 November 1924 bestond deze afdeeling uit 33 leerlingen, waarvan volgens den landaard 26 Javanen, 3 Madoereezen, 3 Ambonneezen en 1 Menadonees.

Twee leerlingen werden ontslagen wegens gebrek aan aanleg en geschiktheid en een afgevoerd als deserteur.

Op 1 Mei 1925 bestond deze afdeeling dus uit 29 leerlingen, waarvan volgens den landaard 24 Javanen, 1 Madoerees, 3 Ambonneezen en 1 Menadonees.

Hiervan werd een 6-tal op proef te werk gesteld in de vliegtuigmakers (H) afdeeling; de 23 overigen werden aan boord van Hr. Ms. *Mataram* geplaatst, tot het volgen van den derden leergang. Van de 6 op proef te werk gestelden voldeden er 3 niet; deze werden weder aan boord van Hr. Ms. *Mataram* geplaatst, zoodat de afdeeling aldaar bestond uit 26 leerlingen. Deze 26 matrozen gingen op 1 November 1925 naar de vloot, dus na 2½ jaar opleiding.

e. De oudste afdeeling B, in opleiding sinds 1 November 1922.

Deze afdeeling, bestemd voor Hr. Ms. *Mataram* om daar aan boord den derden leergang te volgen, bestond op 1 November 1924 uit 42 leerlingen, waarvan 31 Javanen, 7 Ambonneezen, 2 Sumatranen, 1 Menadonees en 1 Bandjerees.

Een 7-tal werkte op proef in de vliegtuigmakers(H)-afdeeling; 3 voldeden niet en werden aan boord van Hr. Ms. *Mataram* geplaatst. Een leerling werd afgevoerd als deserteur, zoodat de sterkte der afdeeling bedroeg 37 leerlingen, waarvan volgens den landaard 26 Javanen, 7 Ambonneezen, 1 Menadonees, 2 Sumatranen en 1 van Borneo. Deze 37 matrozen gingen op 1 Mei 1925 naar de vloot.

f. De jongste afdeeling A, in opleiding sinds 1 Mei 1925.

Deze afdeeling bestond op 1 Mei 1925 uit 30 leerlingen, waarvan volgens den landaard 21 Javanen, 2 Ambonneezen, 3 Menadoneezen en 4 Sangireezen.

14 leerlingen waren vrijgesteld van lessen in de Nederlandsche taal en werden met ingang van 1 Augustus 1925 bevorderd tot de oudste afdeeling A. Zes leerlingen, die in staat waren de lessen in de Nederlandsche taal in afdeeling oudste A te volgen, werden eveneens 1 Augustus 1925 aan die afdeeling toegevoegd.

Na 1 Augustus 1925 bestaat dus deze afdeeling uit 10 leerlingen; hiervan ging er een over in de kwaliteit van stoker, zoodat op 1 November 1925 deze afdeeling bestond uit 9 leerlingen, waarvan 6 Javanen, 2 Sangireezen en 1 Menadonees. Allen gingen over naar de afdeelig jongste B.

2°. De stokers in eerste opleiding.

Deze waren gesplitst in de onderstaande klassen:

a. De jongste afdeeling A, in opleiding sinds 1 November 1924.

Deze afdeeling bestond bij den aanvang uit 39 leerlingen, waarvan volgens den landaard 33 Javanen, 4 Menadoneezen, 1 Ambonnees en 1 Madoerees.

Op 1 Februari 1925 gingen 4 leerlingen over in de jongste afdeeling B en 22 leerlingen over in de oudste afdeeling A.

Op 1 Mei 1925 bestond de afdeeling dus uit 13 leerlingen, waarvan volgens den landaard 10 Javanen en 3 Menadoneezen. Allen gingen over naar de jongste afdeeling B.

Op 1 Augustus 1925 werden aan deze afdeeling toegevoegd 10 leerlingen; een lichtmatroos en 1 leerling-stoker wisselden van kwaliteit en afdeeling, zoodat op 1 November 1925 deze afdeeling bestond uit 23 leerlingen, waarvan 16 Javanen, 3 Menadoneezen, 1 Savoerees, 1 Timoerees, 1 Rottinees en 1 van Saparoea. Allen gingen over naar de oudste afdeeling A.

b. De jongste afdeeling B, in opleiding sinds 1 Mei 1924.

Deze afdeeling bestond bij den aanvang (1 November 1924) uit 15 leerlingen, waarvan 12 Javanen, 1 Sumatraan, 1 Makassaar en 1 Savoerees.

Op 1 Februari 1925 werden 4 leerlingen uit de jongste afdeeling A aan deze afdeeling toegevoegd, zoodat zij op 1 Mei 1925 bestond uit 19 leerlingen, waarvan 16 Javanen, 1 Sumatraan, 1 Makassaar en 1 Savoerees. Allen gingen over naar de oudste afdeeling A.

Op 1 Augustus 1925 werden aan deze afdeeling 11 leerlingen uit de jongste afdeeling A toegevoegd; een leerling werd afgekeurd; een leerling die vroeger in een hoogere afdeeling zat, maar door gevangenisstraf eenige maanden afwezig was geweest,

werd eveneens aan deze afdeeling toegevoegd, zoodat op 1 November 1925 de afdeeling bestond uit 30 leerlingen, waarvan 22 Javanen, 1 Savoerees, 1 Makassaar, 3 Menadoneezen, 1 Sumatraan, 1 Ambonnees en 1 van Halmaheirah. Allen gingen over naar de oudste afdeeling B.

c. De oudste afdeeling A, in opleiding sinds 1 November 1923.

Op 1 November 1924 bestond deze afdeeling uit 26 leerlingen, waarvan 20 Javanen, 1 Timoerees, 2 Sumatranen, 1 Ambonnees, 1 Menadonees en 1 Sangirees.

Een leerling werd ontslagen, terwijl op 1 Februari 1925 22 leerlingen uit de jongste afdeeling A aan deze afdeeling werden toegevoegd, zoodat op 1 Mei 1925 deze afdeeling bestond uit 47 leerlingen, waarvan 38 Javanen, 1 Madoerees, 1 Timoerees, 1 Sangirees, 2 Menadoneezen, 2 Ambonneezen en 2 Sumatranen. Allen gingen over naar de oudste afdeeling B.

Na 1 Mei 1925 werd een leerling teruggebracht naar de oudste afdeeling A, zoodat op 1 November 1925 deze afdeeling bestond uit 46 leerlingen, waarvan 37 Javanen, 2 Sumatranen, 1 Sangirees, 1 Timoerees, 2 Ambonneezen en 1 Madoerees.

Een van hen is voorgedragen tot ontslag uit den zeedienst wegens lichaamsgebreken, 5 werden aangesteld tot adspirant-vliegtuigmaker(M) en 3 tot adspirant-torpedomaker, zoodat op 1 November 1925 in totaal 37 stokers der 2e klasse naar de vloot gingen.

d. De oudste afdeeling B, in opleiding sinds 1 Mei 1923.

Op 1 Mei 1924 bestond deze afdeeling uit 44 leerlingen, waarvan 36 Javanen, 2 Menadoneezen, 2 Madoereezen, 1 Ternataan en 3 Sumatranen.

Een 4-tal van hen werd op 1 Mei 1925 aangesteld tot adspirant-vliegtuigmaker (M), zoodat op 1 Mei 1925 40 stokers der 2e klasse naar de vloot gingen.

e. De afdeeling in opleiding sinds 1 Mei 1925.

Deze bestond op 1 Mei 1925 uit 27 leerlingen, waarvan 19 Javanen, 1 van Moena, 1 Timoerees, 1 Rottinees, 1 Savoerees, 1 Menadonees, 1 van Saparoea, 1 Ambonnees en 1 van Halmaheirah.

Aan deze afdeeling werden 10 leerlingen uit de verzamelklasse toegevoegd, een ging er over in de kwaliteit van lichtmatroos.

Op 1 Augustus 1925 bestond de afdeeling dus uit 35 leerlingen; 10 van hen gingen over in de jongste afdeeling B en 11 in de oudste afdeeling A, terwijl nog aan een lichtmatroos

vergunning werd verleend om stoker te worden en aan deze afdeeling werd toegevoegd.

De afdeeling bestond dus op 1 November 1925 uit 15 leerlingen, waarvan 14 Javanen en 1 van Moena. Allen gingen over naar de jongste afdeeling B.

3° Opleiding tot adspirant-vliegtuigmaker (M).

Deze was gesplitst in de onderstaande klassen.

a. Eene afdeeling in opleiding sinds 1 November 1924 (1e halfjaar).

Zij bestond uit 5 adspiranten, waarvan 4 Menadoneezen en 1 Javaan.

Op 1 Mei 1925 konden allen bevorderd worden naar de afdeeling 2e halfjaar en op 1 November 1925 naar de afdeeling 3e halfjaar.

b. Eene afdeeling in opleiding sinds 1 Mei 1924 (2e halfjaar).

Op 1 November 1924 bestond deze afdeeling uit 4 adspiranten (allen Javanen). Op 1 Mei 1925 konden allen bevorderd worden naar de afdeeling 3e halfjaar en op 1 November 1925 naar de afdeeling 4e halfjaar (oudste afdeeling).

c. Eene afdeeling in opleiding sinds 1 November 1923 (3e halfjaar).

Op 1 November 1924 bestond de afdeeling uit 4 adspiranten (2 Javanen, 1 Sangirees en 1 Ambonnees). Allen konden op 1 Mei 1925 bevorderd worden naar de oudste afdeeling en op 1 November 1925 bevorderd worden tot leerling-vliegtuigmaker.

Zij werden op dien datum overgeplaatst naar het Marine-vliegkamp te Soerabaja.

d. Eene afdeeling in opleiding sinds 1 Mei 1923 (oudste afdeeling).

Deze bestond op 1 November 1924 uit 2 adspiranten (1 van Tarakelan en 1 Javaan).

Beiden konden op 1 Mei 1925 bevorderd worden tot leerling-vliegtuigmaker (M) en werden overgeplaatst naar het Marine-vliegkamp te Soerabaja.

e. Eene afdeeling in opleiding sinds 1 Mei 1925 (1e halfjaar).

Op 1 Mei 1925 bestond deze afdeeling uit 4 adspiranten (3

Javanen en 1 Sumatraan). Op 1 November 1925 konden allen bevorderd worden naar de afdeeling 2e halfjaar.

f. Eene afdeeling in opleiding sinds 1 November 1925 (1e halfjaar).

Deze afdeeling bestond uit 5 adspiranten (3 Javanen en 2 Menadoneezen).

4°. **Opleiding adspirant-vliegtuigmaker (H).**

a. Eene afdeeling in opleiding sinds 1 November 1924 (1e halfjaar).

Op 1 November 1924 bestond deze afdeeling uit 4 adspiranten (3 Javanen en 1 Makassaar). Op 1 Mei 1925 konden allen bevorderd worden naar de afdeeling 2e halfjaar en op 1 November 1925 naar de afdeeling 3e halfjaar.

b. Eene afdeeling in opleiding sinds 1 Mei 1924 (2e halfjaar).

Op 1 November 1924 bestond deze afdeeling uit 4 adspiranten (3 Javanen en 1 Sumatraan). Op 1 Mei 1925 konden allen bevorderd worden naar de afdeeling 3e halfjaar en op 1 November 1925 naar de oudste afdeeling.

c. Eene afdeeling in opleiding sinds 1 November 1923 (3e halfjaar).

Op 1 November 1924 bestond deze afdeeling uit 5 adspiranten (2 Sangireezen, 1 Javaan, 1 Menadonees en 1 Ambonnees). Op 1 Mei 1925 konden allen bevorderd worden naar de oudste afdeeling en op 1 November 1925 bevorderd worden tot leerling-vliegtuigmaker (H).
Zij werden op dien datum overgeplaatst naar het Marine-vliegkamp te Soerabaja.

d. Eene afdeeling in opleiding sinds 1 Mei 1923 (oudste afafdeeling).

Op 1 November 1924 bestond deze afdeeling uit 2 adspiranten (1 Javaan en 1 Sangirees). Op 1 Mei 1925 konden beiden bevorderd worden tot leerling-vliegtuigmaker (H) en worden overgeplaatst naar het Marine vliegkamp te Tandjoengpriok (later naar Soerabaja).

a. Eene afdeeling in opleiding sinds 1 November 1924.

Deze afdeeling bestond op 1 Mei 1925 uit 6 matrozen; 3 wer-

den verwijderd wegens gebrek aan aanleg en bij hunne afdeeling aan boord van Hr. Ms. *Mataram* geplaatst; de overige 3 werden aangesteld tot adspirant vliegtuigmaker (H). Alle 3 konden 1 November 1925 bevorderd worden naar de afdeeling 2e halfjaar.

f. Eene afdeeling in opleiding sinds 1 November 1925 (1e halfjaar).

Op 1 November 1925 bestond deze afdeeling uit 8 matrozen, die op proef werken. Zij, die blijken geven van niet voldoenden aanleg, worden weder bij hunne afdeeling aan boord van Hr. Ms. *Mataram* geplaatst. De overigen zullen voorgedragen worden tot aanstelling adspirant-vliegtuigmaker (H).

5°. De opleiding van adspirant-torpedomaker.

a. Eene afdeeling in opleiding sinds 1 November 1924.

Op 1 November 1924 bestond deze afdeeling uit 3 adspiranten (allen Javanen) (1e halfjaar). Op 1 Mei 1925 konden allen bevorderd worden naar de afdeeling 2e halfjaar en op 1 November 1925 naar de afdeeling 3e halfjaar.

b. Eene afdeeling in opleiding sinds 1 Mei 1924 (2e halfjaar).

Op 1 November 1924 bestond deze afdeeling uit 3 adspiranten (2 Menadoneezen en 1 Javaan). Op 1 Mei 1925 konden allen bevorderd worden naar de afdeeling 3e halfjaar en 1 November 1925 naar de oudste afdeeling.

c. Eene afdeeling in opleiding sinds 1 November 1925 (1e halfjaar).

Deze bestaat op 1 November 1925 uit 3 adspiranten (2 Javanen en 1 Sumatraan).

6°. De opleiding van matrozen tot seiner.

Deze opleiding ving aan op 1 November 1924 en bestond toen uit 4 Inlandsche matrozen der 2e klasse, waarvan 2 Javanen en 1 Menadonees en 1 van het eiland Lombok.

In December 1924 werd nog een Inlandsch matroos der 2e klasse aan de opleiding toegevoegd, afkomstig van Sumatra.

In Januari 1925 werd een van hen wegens gebrek aan aanleg verwijderd.

7°. **De opleiding van matrozen tot matroos-ziekenverpleger.**

Bij den aanvang op 1 November 1924 begon de cursus met 3 leerlingen, waarvan 1 Ambonnees en 2 Javanen.

Twee van hen werden reeds spoedig verwijderd wegens gebrek aan aanleg.

De overgebleven leerling werd op 1 November 1925 geplaatst bij de Marine afdeeling van de Centrale Burgerlijke Ziekeninrichting te Soerabaja, tot het volgen van den tweeden leergang.

8°. **Opleiding van matrozen der 1e klasse tot kwartiermeester.**

(1 November 1924—1 Mei 1925).

De opleiding begon op 3 November 1924 en bestond uit 4 Inlandsche matrozen der 1e klasse; allen hadden hunne opleiding tot matroos der 3e klasse bij de kweekschool voor Inlandsche schepelingen genoten.

Twee van hen werden verwijderd wegens gebrek aan aanleg, terwijl de twee overigen op 1 Mei 1925 aan boord van Hr. Ms. *Mataram* werden geplaatst, tot het volgen van den tweeden leergang.

Over het algemeen stemmen ijver, plichtsbetrachting en gedrag tot veel tevredenheid.

Het lesrooster werd zooveel mogelijk gevolgd, en waar mogelijk werd het onderricht aanschouwelijk gegeven.

In het algemeen voldeed het kader goed bij de instructie.

Gedurende het verslagjaar verzochten verscheidene matrozen om over te gaan in de kwaliteit van stoker. Aan eenigen hunner werd vergunning gegeven over te gaan.

Gedurende het eerste halfjaar werden ongeveer 60 % Hollandsch sprekende leerlingen aangenomen; in het 2e halfjaar 75 %. Van dit aantal (85 %) heeft de groote meerderheid een zoodanige kennis van de Nederlandsche taal, dat zij hunnen volstaan met een geringer aantal uren les, speciaal voor hen.

Van 1 November 1925 af is het mogelijk geworden om den duur der opleiding bij de kweekschool voor Inlandsche schepelingen in het algemeen terug te brengen tot een jaar, met indien noodig, eene verlenging tot 2 jaar.

Uit de indiensttredingen en de vele aanvragen uit verschillende oorden om inlichtingen, o.a. ook van hoofden van sommige Hollandsch-Inlandsche scholen, mag worden afgeleid dat langzamerhand ook door de meer ontwikkelden onder de Inlandsche bevolking, aandacht wordt geschonken aan eene Marine-loopbaan.

De instructie der stokers van de oudste afdeeling B werd op de

gewone wijze voortgezet (om beurten ploegen van 7 stokers gedurende 14 dagen gedetacheerd aan boord van Hr. Ms. *Mataram*). Gemiddeld werden 26 stookuren behaald.

In Februari 1925 kwam de stookinstallatie bij de kweekschool gereed; in Maart 1925 begonnen de stokers der oudste afdeeling A met stoken.

Om beurten doen twee stokers de wacht in het ketelhuis van 6 u. 30 V.M.—3 u. 30 N.M. De wacht bestaat in het klaar maken der vuren, stoomstoken en bijzetten van den ketel, stoken van het vuur tot 3 u. 30 N.M. en daarna het aflaten branden en afzetten der werktuigen. Van 12 u. N.M.—2 u. 30 N.M. wordt het vuur gebankt.

Wekelijks wordt de ketel uitwendig schoongemaakt en op bepaalde tijden ook inwendig. Hoewel deze omstandigheden vrij veel verschillen met de praktijk, heeft deze allereerste oefening in het stoken, ongetwijfeld eenig nut.

Aan voetbal, roei- en zeilwedstrijden met vereenigingen aan den wal werd door meerdere leerlingen deelgenomen.

De athletiek wedstrijd, die gewoonlijk vóór het eindigen der opleiding plaats heeft, ging ditmaal wegens te weinig deelnemng niet door.

B. Aan boord van Hr. Ms. Mataram.

1°. Opleiding van matrozen der 3e klasse (derde leergang).

Gedurende het verslagjaar waren achtereenvolgens twee opleidingen aan boord; n.l. de eerste van 24 October 1924 tot 4 Mei 1925, bestaande uit 37 leerlingen, waarvan 26 Javanen, 7Ambonneezen, 1 Menadonees, 2 Maleiers (Sumatra) en 1 Maleier (Borneo).

De tweede opleiding was aan boord van 4 Mei 1925 tot 29 October 1925, bestaande uit 26 leerlingen, waarvan 22 Javanen, 3 Ambonneezen en 1 Madoerees.

Door veelvuldige vaartochten werd gestreefd het onderwijs en de oefeningen daarheen te leiden, dat de leerlingen-matrozen zooveel mogelijk voor het practische matrozenwerk bekwaamd werden.

De stilligdagen werden benut voor schietoefeningen met geweer en revolver, infanterie-exercitie, roeien, zeilen, werken met ankers en werpen.

Verder werden herhaaldelijk rollen gerepeteerd en eenige malen met het geschut geëxerceerd, nadat de leerlingen eerst door verklaringsexercitiën een oppervlakkigen indruk daarvan hadden verkregen.

De eerste opleiding heeft doorloopen de richt- en vooroefe-

ningen met geschut, als vastgesteld in het thans vervallen S. G. 1919, de tweede opleiding doorliep de vooroefeningen A van het S. G. 1924, bijl. III, terwijl een tiental leerlingen daarvan, in verband met den tijd die daarvoor beschikbaar was, bovendien de oefeningen B kon doorloopen.

Er werd steeds streng de hand gehouden aan het gebruik van de Nederlandsche taal aan boord. De kennis en het gebruik daarvan gaat steeds vooruit en is in den laatsten tijd bevredigend.

Het gedrag, het optreden als militair en de ijver was behoudens enkele uitzonderingen, bij beide afdeelingen goed.

2°. **Opleiding van matrozen der 1e klasse tot kwartiermeester.**

Gedurende het verslagjaar waren achtereenvolgens twee opleidingen aan boord, de eerste, aangevangen op 13 September 1924, bestond uit 3 matrozen, waarvan 2 Javanen en 1 Menadonees. Gedurende dezen tweeden leergang werd een der matrozen wegens slecht gedrag van de opleiding verwijderd. De kennis van de Nederlandsche taal was gebrekkig en ook de bevattelijkheid niet groot, hetgeen vooral bij het theoretisch onderwijs sterk gevoeld werd. Op 28 Maart 1925 werd deze opleiding tot het volgen van den derden leergang overgeplaatst naar de Marinekazerne Oedjoeng.

De tweede opleiding, aangevangen op 4 Mei 1925, bestond uit 2 matrozen, n.l. 1 Menadonees en 1 Ambonees, beiden afkomstig van de kweekschool.

Het onderricht werd gegeven overeenkomstig het programma der opleidig, waarbij goede ijver werd betoond en ook goede vorderingen werden gemaakt.

Op 9 November 1925 werden deze matrozen overgeplaatst naar de Marinekazerne Oedjoeng tot het volgen van den derden leergang.

3°. **Opleiding van matrozen tot kanonnier.**

De opleiding bestond uit 8 matrozen, waarvan 3 Menadoneezen, 2 Timoereezen, 1 Ambonnees, 1 Sangirees en 1 Javaan.

De schietoefeningen werden door allen doorloopen met gunstige resultaten.

Het verdere onderricht werd gegeven overeenkomstig het voorgeschreven programma en tevens in de practijk toegepast, door alle voorkomende werkzaamheden bij schietoefeningen en het onderhoud betreffende, door de opleiding zelf te laten uitvoeren. Van platen en beschrijvingen werd hun een zeer globaal inzicht bijgebracht. Er werd zooveel mogelijk naar gestreefd hen tot practische busschieters te bekwamen.

Aan alle adspiranten werd na afloop der opleiding het brevet van kanonnier uitgereikt.

Een adspirant werd na afloop geplaatst bij de opleiding tot kwartiermeester en drie adspiranten gaven zich op om t. z. t. te worden opgeleid tot korporaal-konstabel.

C. Bij de Marinekazerne Oedjoeng.

1°. Opleiding van korporaal-machinisten, stokers-olieman en stokers der 1e klasse tot onderscheidenlijk sergeant-machinist, korporaal-machinist en stoker-olieman.

A. Opleiding tot sergeant-machinist.

Voor de eerste maal ving deze een-jarige cursus op 4 Juni 1925 aan met 5 leerlingen verzameld in een klasse.

In verband met de toen juist vastgestelde voorschriften voor toelating tot dezen cursus werd t.o. van een 2-tal afgeweken van den eisch, dat zij minstens 1 jaar als korporaal aan boord van een actief schip moeten hebben gediend.

Geen hunner had vooropleiding aan de kweekschool genoten, 2 hunner hadden destijds een cursus gevolgd van ½ jaar tot stoker-olieman bij de opleiding te Soerabaja, terwijl allen de 2-jarige opleiding tot korporaal bij de opleiding te Soerabaja hadden genoten.

Een werd in Augustus van de opleiding verwijderd wegens gebrek aan aanleg en bevattelijkheid.

Als voertaal moet het Maleisch dienen, daar geen hunner ooit les in de Nederlandsche taal heeft gehad.

Het onderwijs-programma omvat al hetgeen is voorgeschreven in de desbetreffende eischen voor Inlandsch sergeant-machinist, die vrijwel overeenstemmen met die van de Europeesche rang-genooten.

Door het niet kunnen gebruiken van de Nederlandsche taal is het o.m. niet mogelijk om aan de eischen, die hiermede in direct verband staan, te voldoen.

De cursus wordt met 4 leerlingen voortgezet.

B. Opleiding tot korporaal-machinist.

Gedurende verslagtijd waren in opleiding:

1e. Een afdeeling geplaatst aan de opleiding op 1 Mei 1923, oorspronkelijk sterk 15 leerlingen. Zij hadden allen de opleiding tot stoker-olieman doorloopen, d.w.z. 1 een cursus van ½ jaar, 2 een cursus van 1 jaar en de overigen den geheelen cursus van 1½ jaar.

In het vorige verslagjaar werden 6 leerlingen verwijderd.

De cursus werd derhalve bij den aanvang van dit verslagjaar voortgezet met 9 leerlingen.

Van deze 9 leerlingen legden 8 medio April 1925 de proef voor korporaal-machinist met voldoenden uitslag af. Zij verlieten op 1 Mei 1925 de opleiding. Een hunner kon door verblijf in het hospitaal niet aan de proef deelnemen. Na uit het hospitaal te zijn ontslagen, legde hij medio Mei 1925 de proef met voldoenden uitslag af en werd daarna overgeplaatst.

2 leerlingen werden geoefend als draaier-bankwerker,
4 „ „ „ „ bankwerker-draaier en
„ „ „ „ „ smid-plaatwerker.

2e. Een afdeeling geplaatst aan de opleiding op 1 Juni 1924, oorspronkelijk sterk 13 leerlingen. Allen hadden de opleiding tot stoker-olieman doorloopen d. w. z. 1 een cursus van ½ jaar, 2 een cursus van 1 jaar en de overigen den geheelen cursus van 1½ jaar.

Gedurende het vorige verslagjaar werden 4 leerlingen verwijderd.

Bij den aanvang van dit verslagjaar bestond de cursus derhalve nog uit 9 leerlingen.

In Maart werd een leerling verwijderd wegens onbevattelijkheid.

De cursus is gesplitst in twee klassen, omvattende: 2 leerlingen afkomstig van de kweekschool en 6 leerlingen niet afkomstig van die school.

De taal voor de 1ste afdeeling was uitsluitend Nederlandsch, die voor de 2de afdeeling uitsluitend Maleisch.

Ingevolge beschikking van den Commandant der Zeemacht werd de opleidingstijd van de 2 eerstgenoemde leerlingen bekort tot 1½ jaar .

Deze beiden legden eind October 1925 de proef voor korporaal-machinist met gunstigen uitslag af, 1 op **goede** en 1 op **voldoende** wijze.

Beiden werden geoefend als draaier-bankwerker, terwijl zij op 1 November 1925 de opleiding verlieten.

De cursus wordt met 6 leerlingen, niet afkomstig van de kweekschool, voortgezet.

3e. Een afdeeling geplaatst aan de opleiding op 1 Mei 1925, sterk 2 leerlingen, beiden afkomstig van de kweekschool, waar zij 1 jaar vertoefden.

Beiden hadden den volledigen cursus van 1½ jaar voor stoker-olieman doorloopen.

Als taal wordt zooveel mogelijk Nederlandsch gebruikt,

echter is het een enkele maal noodig om het gesprokene in het Maleisch te herhalen.

De cursus wordt met 2 leerlingen voortgezet.

4e. Een afdeeling, die op 1 November 1925 aan de opleiding geplaatst wordt.

Deze zal bestaan uit 10 leerlingen, die geen van allen van de kweekschool afkomstig zijn, en een opleiding volgen van 2 jaar.

Zij hebben allen een vooropleiding gehad van 1½ jaar tot stoker olieman.

C. Opleiding tot stoker olieman.

Gedurende verslagtijd waren in opleiding:

1e. Een afdeeling geplaatst aan de opleiding op 1 November 1923, oorspronkelijk sterk 17 leerlingen, gesplitst in twee klassen: 4 leerlingen afkomstig van de kweekschool en 13 leerlingen zonder vooropleiding.

Van deze 2 klassen werden in het vorige verslagjaar verwijderd onderscheidenlijk 1 en 9 leerlingen.

Bij den aanvang van dit verslagjaar bestond de afdeeling dus nog uit onderscheidenlijk 3 en 4 leerlingen.

Zij legden begin April 1925 de proef voor stoker-olieman af met den navolgenden uitslag: 1 goed, 5 voldoende en 1 onvoldoende.

2 leerlingen werden geoefend als draaier-bankwerker,
2 „ „ „ „ bankwerker-draaier,
2 „ „ „ „ smid-plaatwerker en
1 leerling werd „ „ bankwerker.

Allen verlieten 1 Mei 1925 de opleiding.

2e. Een afdeeling geplaatst aan de opleiding op 1 Mei 1924, oorspronkelijk sterk 16 leerlingen gesplitst in 2 klassen: 12 leerlingen afkomstig van de kweekschool en 4 leerlingen zonder vooropleiding.

Van deze 2 klassen werden in het vorige verslagjaar verwijderd onderscheidenlijk 2 en 3 leerlingen, zoodat bij den aanvang van dit verslagjaar de cursus nog bestond uit: 10 leerlingen afkomstig van de kweekschool en 1 leerling zonder vooropleiding.

Bij 5 leerlingen was het mogelijk de Nederlandsche taal te gebruiken, de overigen werden, voor zooverre het de lessen in stoomwerktuigkunde en motoren betreft, gevoegd bij de klasse zonder vooropleiding.

Twee van de eerstgenoemde klasse, die gedurende het laatste halfjaar ruim 3 maanden in het hospitaal waren opgenomen geweest, hebben niet deelgenomen aan de proef voor stoker-

olieman, die einde October 1925 werd afgenomen. Hun is vergund de opleiding nog 3 maanden te volgen. Zij werden toegevoegd aan den cursus die op 1 Februari 1926 de opleiding zal verlaten.

De overigen legden de proef voor stoker-olieman af met den navolgenden uitslag: 1 goed, 7 voldoende en 1 onvoldoende.

Onder de geslaagden behoort ook de leerling zonder vooropleiding; hiermede is de laatste leerling, *niet* van de kweekschool afkomstig, naar de vloot gegaan.

5 leerlingen werden geoefend als bankwerker-draaier;

4 leerlingen werden geoefend als smid-plaatwerker.

Zij verlieten 1 November 1925 de opleiding.

3e. Een afdeeling geplaatst bij de opleiding op 1 November 1924 sterk 7 leerlingen, gesplitst in 2 klassen: 6 leerlingen afkomstig van de kweekschool en 1 leerling zonder vooropleiding.

Deze laatstgenoemde werd in Februari 1925 van de opleiding verwijderd wegens gebrek aan aanleg, waardoor deze klasse kon worden opgeheven.

Van de 6 overige leerlingen werd 1 verwijderd wegens gebrek aan aanleg en onbevattelijkheid en 1 omdat hij niet genegen was zijn dienstverband te verlengen.

Bij wijze van overgangsmaatregel van den 1½-jarigen op den 1-jarigen cursus zullen deze leerlingen met 1 Februari 1926 de opleiding verlaten en derhalve een opleidingstijd hebben van 1jaar en 3 maanden.

Als taal wordt bijna uitsluitend Nederlandsch gebruikt.

De cursus wordt voortgezet met 6 leerlingen, waarvan 2 oorspronkelijk behoord hebben tot de afdeeling die op 1 Mei 1924 bij de opleiding geplaatst werd.

4e. Een afdeeling geplaatst bij de opleiding op 1 Mei 1925, sterk 7 leerlingen, allen afkomstig van de kweekschool geplaatst in 1 klasse.

Deze klasse bestaat uit vrijwel gelijkwaardige leerlingen, hetgeen het onderwijs zeer ten goede komt.

Als taal wordt uitsluitend Nederlandsch gebruikt. Het moeten antwoorden in deze taal ondervindt echter wel eens moeilijkheden.

Van deze afdeeling worden 2 leerlingen meer speciaal opgeleid tot koperslager.

De cursus wordt met 7 leerlingen voortgezet.

5e. Een afdeeling die op 1 November 1925 aan de opleiding geplaatst wordt, sterk 20 leerlingen, allen afkomstig van de kweekschool.

Door het vervallen van de klasse zonder vooropleiding, mede omdat aan deze afdeeling nog 4 leerlingen-timmerman zijn toegevoegd voor de schoolvakken, ligt het in de bedoeling deze afdeeling te splitsen in twee parallel-klassen.

De gebouwen verkeeren in goeden staat, de cementen vloer in de bankwerkerij en draaierij werd in December en in Januari grondig hersteld.

De werktuigen in de bankwerkerij verkeeren in goeden staat, 4 van de 6 aanwezige draaibanken vertoonen echter vele ouderdomsgebreken, waarin voor zooverre doenlijk, met eigen middelen is voorzien.

Een gedeelte van de smederij werd ingericht meer speciaal voor de koperbewerking. Met eigen middelen werden de noodige gereedschappen hiervoor vervaardigd, een eenvoudige inrichting om koper te kunnen gieten aangemaakt, terwijl de vloer van de kopersla:gerij gecementeerd werd.

De werktuigen voor het aanschouwelijk onderwijs en de overige leermiddelen verkeeren in goeden staat. Door het marine-etablissement werd een Weirspomp en een Worthington-pomp, afkomstig van afgekeurde schepen, in bruikleen afgestaan.

Bovendien werd een 4 tact 4 cil. benzinemotor met direct aangekoppelde dynamo voor het aanschouwelijk onderwijs en ter demonstratie uit den voorraad van de marinekazerne Oedjoeng ontvangen.

Voor verschillende schepen en inrichtingen werd door de opleiding tot sergeant en de oudste afdeelingen voor korporaal en stoker-olieman productief werk verricht. Deze werkzaamheden bestonden voornamelijk uit zoodanige herstellingen als in den dienst aan boord bij periodiek onderhoud geregeld voorkomen.

De praktische oefeningen hadden plaats door de leerlingen om beurten te laten meevaren met een of meer torpedobooten van het type *Hydra*, een stoom- en motorsloep en den mijnenlegger *Hercules*, die van een oliestookinrichting is voorzien.

Voor het practisch werken aan machines en ketels kon nuttig gebruik worden gemaakt van de aan de opleiding toegevoegde werktuigen.

Instructeurs en onderwijzers vervulden op lofwaardige wijze hun taak.

IJver en gedrag der leerlingen waren op een enkele uitzondering na, zeer goed.

2°. Opleiding van matrozen tot timmerman.

De eerste leergang begon op 1 November 1924 met 5 leerlingen.

Een hiervan werd gedurende den leergang naar den zeekrijgsraad verwezen en overgeplaatst naar de marinekazerne-Goebeng. De vier overgeblevenen hebben den leergang met goed gevolg doorloopen en zijn op 1 November 1925 overgegaan naar den tweeden leergang.

Van de op 1 November 1924 naar den tweeden leergang overgegane drie leerlingen werd er een naar den zeekrijgsraad verwezen en overgeplaatst naar de marinekazerne Goebeng.

Bij den op 1 November 1925 aangevangen eersten leergang zijn vier leerlingen geplaatst.

3°. Opleiding van matrozen tot telegrafist.

De opleiding werd voortgezet met twee leerlingen waarvan een in November 1924 van de opleiding moest worden verwijderd wegens gemis aan elementaire schoolkennis.

De practische opleiding werd bij den overblijvenden leerling verkregen door eenige uren per dag onder leiding dienst te doen op Soerabaja-radio.

Voorts werd nog practijk opgedaan aan boord van het gouvernements-stoomschip *Wega* en aan boord van eenige oorlogsschepen.

Medio Juni legde deze leerling met voldoenden uitslag de proef voor telegrafist af en werd tot korporaal-seiner bevorderd.

De opleiding werd daarna gesloten omdat geen candidaten beschikbaar waren welke aan toelatingseischen voldeden.

Een reorganisatie van de opleiding tot telegrafist is in voorbereiding.

d. Bij de Marine-afdeeling van de Centrale Burgerlijke Ziekeninrichting te Soerabaja.

Opleiding van matrozen tot korporaal-ziekenverpleger.

Het afgeloopen cursusjaar was geheel een overgangsjaar, omdat de opleiding, die tot 7 April 1925 in handen was geweest van den Burgerlijken Geneeskundigen dienst, met ingang van dien datum overging naar de Marine.

In verband met het afwijzen van de candidaten van het vorige oudste jaar, bestond dit jaar de opleiding uit 3 groepen van leerlingen, n.l.:

Groep I bestaande uit twee matrozen-ziekenverpleger; deze hebben met onvoldoenden uitslag op 30 October 1924 de proef voor Inlandsch korporaal-ziekenverpleger afgelegd;

Groep II bestaande uit vier matrozen-ziekenverpleger; deze groep vormt het tweede jaar der twee leergangen, heeft dus tot 7 April 1925 onderricht gehad bij den Burgerlijken Geneeskun-

digen Dienst in de Maleische taal (dus gedurende pl.m. 1½ jaar);

Groep III bestaande uit drie matrozen-ziekenverpleger; deze groep vormt het eerste jaar van den tweeden leergang en heeft slechts pl.m. 8 maanden de opleiding der Burgerlijken Geneeskundigen Dienst gevolgd (zij kwam eind Juli 1924 uit Makassar).

In verband met de vroegere opleiding der eerste twee groepen, die zooals bij den Burgerlijken Geneeskundigen Dienst gebruikelijk is, in de Maleische taal had plaats gehad, werd hoofdzakelijk theoretisch gewerkt, om voldoende feitenkennis in de Nederlandsche taal bij te brengen. Alle drie groepen volgden ongeveer het zelfde rooster. De groepen I en II hadden reeds op de afdeelingen in de Centrale Burgerlijke Ziekeninrichting voldoende practisch gewerkt, terwijl groep III moest worden voorbereid op het hen wachtende practisch werk in de afdeelingen in de Centrale Burgerlijke Ziekeninrichting, van het tweede jaar.

De drie groepen hebben dit jaar slechts eenige uren practijk gehad in de verbandkamer en op de zalen der Marine-Afdeeling. Tevens deden ze elken 3en dag wacht in de ziekenboeg der Marinekazerne Goebeng vanaf 1 uur N.M. of van 5—7 N.M. in de verbandkamer der Marine Afdeeling.

Algemeene en bijzondere ziekenverpleging, besmettelijke ziekten, eerste hulp bij ongelukken, verbandleer, apotheek, administratie en dienst operatiekamer werden gegeven door een ziekenverpleger-majoor (totaal 15 uren per week).

De lessen in laboratorium-werkzaamheden aan het oudste jaar werden gegeven door een officier van gezondheid (1 uur per week). De lessen in anatomie en physiologie door een officier van gezondheid (5 uren per week).

De lessen in de Nederlandsche taal van begin Mei 1925 af door een officier van administratie van de marinekazerne Goebeng (2 uur per week).

e. Bij het Marine-vliegkamp te Soerabaja.

Opleiding tot matroos-vliegtuigmaker (M) en tot matroos-vliegtuigmaker (H) (derde leergang).

In November 1924 kwamen op het vliegkamp voor het volgen van den derden leergang 4 leerlingen-vliegtuigmaker (M) en 5 leerlingen-vliegtuigmaker (H).

In Mei 1925 kwamen 2 leerlingen-vliegtuigmaker (M) en 2 leerlingen-vliegtuigmaker (H).

Bevorderd werden tot matroos-vliegtuigmaker 4 leerlingen vliegtuigmaker (M), welke in Mei 1924 tot het volgen van den derden leergang bij het vliegkamp werden geplaatst. Eveneens werden bevorderd 7 leerlingen-vliegtuigmaker (H), waarvan 2

in November 1923 en 5 in Mei 1924, welke voor het volgen van den derden leergang bij het vliegkamp waren geplaatst.

Van de in November 1924 voor het volgen van den derden leergang aangekomen vliegtuigmakers werd er een teruggesteld tot matroos der 3e klasse wegens onvoldoenden aanleg voor zijn vak, terwijl er een tot matroos-vliegtuigmaker (H) en een tot matroos-vliegtuigmaker (M) bevorderd werd.

De overige leerlingen van dit jaar voldoen nog niet aan de eischen voor bevordering.

Met 3 leerlingen (H) en 2 leerlingen (M) van dat jaar zal de opleiding worden voortgezet, terwijl 3 leerlingen-vliegtuigmaker (H), waarvan een in November 1923, een in November 1924 en een in Mei 1925 tot het volgen van den derden leergang op het vliegkamp kwamen, werden voorgedragen tot terugstelling tot matroos, wegens onvoldoenden aanleg voor hun vak.

f. Aan boord van Hr. Ms. „De Zeven Provinciën".

Opleiding van matrozen tot seiner (tweede leergang).

De in opleiding zijnde vier Inlandsche matrozen der 2e klasse werden 5 Juli 1925 aan boord van Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* geplaatst.

De opleiding had een normaal verloop. Zooveel mogelijk is een lesrooster gevolgd, waardoor een goede verdeeling der vakken verzekerd werd. Bovendien waren zij ingedeeld bij de seinbrigades, waardoor zij practisch werkzaam waren als seiner op de brug. Het viel op, dat allen zoo keurig schreven en ook wat taalfouten maken betreft gunstig afstaken bij de Europeesche schepelingen in opleiding voor seiner.

Eind October werd de proef voor het brevet van seiner afgenomen, waarvoor twee hunner slaagden; op 1 November 1925 werd hun het brevet toegekend.

Van de twee niet-geslaagden is aan een hunner vergund nog eens de opleiding te volgen.

Materieel.

Op 1 October 1924 waren in dienst: het pantserschip Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* en de torpedobootjagers Hr. Ms. *Bulhond, Vos, Hermelijn* en *Jakhals*. Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* en Hr. Ms. *Vos* en *Jakhals* waren gedurende het geheele verslagjaar in dienst, terwijl op 10 Juni en 1 Juli 1925 Hr. Ms. *Hermelijn* en *Bulhond* uit- en Hr. Ms. *Panter* en *Lynx* in dienst gesteld werden.

Op het eind van het verslagjaar waren derhalve in dienst Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* en de torpedobootjagers Hr. Ms. *Vos, Panter, Lynx* en *Jakhals*.

Van de Indische Militaire Marine waren op 1 October 1924 in dienst:

7 onderzeebooten: Hr. Ms. *K III*, *K IV*, *K V*, *K VI*, *K VII*, *K VIII* en *K IX*.

In December 1924 kwam Hr. Ms. onderzeeboot *K X* in Oost-Indië aan.

3 mijnenleggers: Hr. Ms. *Assahan*, *Serdang* en *Hercules*. Op 11 December 1924 werd Hr. Ms. *Assahan*, uit- en Hr. Ms. *Krakatau* in dienst gesteld.

1 flottieljevaartuig: Hr. Ms. *Mataram*.

2 opnemingsvaartuigen: Hr. Ms. *Tydeman* en *Van Gogh*. Op 19 Januari 1925 werd Hr. Ms. *Van Gogh* uit- en Hr. Ms. *Van Doorn* in dienst gesteld.

4 torpedobooten voor speciale diensten.

Het tijd. Marine Vliegkamp te Tandjoengpriok.

De kazernes Oedjoeng, Goebeng en Onderzeedienst.

De Kweekschool voor Inlandsche schepelingen te Makassar.

De *Koning der Nederlanden* als debarkementsschip voor torpedobootjagers.

De Marine Radiostations te Soerabaja en Manggarai (Weltevreden).

Het Vliegkamp „Moro-Krembangan" te Soerabaja werd op 30 Juli 1925 in dienst gesteld, terwijl het kamp te Tandjoeng-Priok met de daar aanwezige werktuigen wordt onderhouden in een zoodanigen toestand dat het indien noodig c.q. voor oefeningen, dadelijk in gebruik genomen kan worden.

Op het vliegkamp Moro-Krembangan zijn aan het eind van verslagjaar aanwezig de watervliegtuigen type „van Berkels tweedekkers W. A.": *W 2*, *W 4*, *W 5*, *W 6*, *W 7*, *W 8*, *W 9*, *W 12*, *W 12a*, *W 14*, *W 16*, *W 17*, *W 18*, *W20*, *W 21*, type „van Berkels eendekker *W.B.*" *WB 1*, *WB 2* *WB 3*, *WB 4*, *WB 5*, *WB 6* en type „Fokker amphibie" *FB 1*. Het vliegtuig *V 1* werd afgeschreven.

Op 1 October 1925 waren in dienst:

6 onderzeebooten: Hr. Ms. *K II*, *K III*, *K VII*, *K VIII*, *K IX* en *K X*; het moederschip Hr. Ms. *Pelikaan*.

3 mijnenleggers: Hr. Ms. *Serdang*, *Krakatau*, en *Hercules*.

1 flottieljevaartuig: Hr. Ms. *Mataram*.

2 opnemingsvaartuigen: Hr. Ms. *Tydeman* en *Van Doorn*.

4 torpedobooten voor speciale diensten.

Het vliegkamp Moro-Krembangan, de kazernes Oedjoeng, Goebeng en Onderzeedienst;

de kweekschool voor Inlandsche schepelingen te Makassar;

de Koning der Nederlanden, debarkementsschip voor torpedobootjagers;

de radiostations Soerabaja en Manggarai (Weltevreden).

Marine-Etablissement.

Het gouvernementsstoomschip *Zeemeeuw* werd aan het eind van 1924 te water gelaten, zoomede het gewestelijk vaartuig *Borneo*.

De kruiserkade kwam gereed evenals de caisson kademuren rond den kop van het schiereiland.

Het vast betondok werd gebouwd op dezelfde plaats als de onderzeebootdokken en wel in de onmiddellijke nabijheid van den Zuidoosthoek der Oosterhaven en werd in November 1924 gesleept naar de definitieve plaats n.l. het zuidelijk deel der Westerhaven, waar het 5000 tons dok gemeerd lag. Het laatstgenoemd dok werd afgekeurd, in verband waarmede machtiging werd verleend dit dok, nadat daarvan is afgehaald wat nog benut kan worden, ten meesten voordeele van den Lande te verkoopen.

Een nog onopgevuld gedeelte van den kop van het schiereiland werd met zand opgespoten, terwijl op dien kop een loods werd gebouwd voor berging van de ijzeren hellingkappen.

Het terrein voor de werkplaatsen van den onderzeedienst van het torpedo-atelier werd opgehoogd en ingewalst, terwijl het terrein tusschen die werkplaatsen, de Pyrotechnische werkplaats en de debarkementsgebouwen werd geassaineerd en geëgaliseerd.

Het railbaannet, waarvan de bouw aanving in het laatst van 1924, kwam gereed en werd in gebruik genomen.

De werktuigelijke inrichtingen ondergingen de noodige wijziging en uitbreiding.

Aangevangen werd met den bouw van een magazijn voor zuurstofapparaten.

Op 1 Februari 1925 werd het burgerlijk personeel ingepast in de algemeene nieuwe salarisregeling.

Herstellingen en dokkingen.

Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* werd in Mei 1925 gedokt en hersteld, terwijl op 4 Juli d.a.v. deze bodem in het droogdok van de „Droogdok Mij. Soerabaja" werd opgenomen, in verband met het vastloopen op het Hercules-rif.

Van de in dienst zijnde torpedobootjagers werd Hr. Ms. *Jakhals* gedokt en hersteld in December 1924 en Juni 1925, Hr. Ms. *Bulhond* in December 1924, Hr. Ms. *Vos* in Januari en Juni 1925 en Hr. Ms. *Hermelijn* in Januari 1925. Laatstgenoemde bodem werd van 4—11 October 1924 in dok genomen voor onderzoek van de huid.

De groote herstellingen aan Hr. Ms. *Panter* kwamen gereed.

De huid onder de waterlijn werd voor een groot deel vernieuwd,

terwijl van dek en tusschendekken ook vele platen door nieuwe werden vervangen. Ketel I werd door een ketel afkomstig van Hr. Ms. *Vos* vervangen.

De proef genomen met het „schoopeeren" is nog niet afgeloopen.

Aan Hr. Ms. *Lynx* werden groote herstellingen verricht aan huid en dekken.

De onderzeebooten ondergingen de periodieke herstellingen en dokkingen. Hr. Ms. *K IV*, *K V* en *K VI* gingen in vierjaarlijksch onderhoud en zullen na afloop daarvan worden opgelegd. Alle booten ontvingen een luchtkoker met 2 kleppen op het boegbuiscompartiment.

K VIII kreeg nieuwe mufflerkasten met automatische klep en afvoerpijpen tot beneden de waterlijn, terwijl op *K IX* de bestaande geluiddempers werden afgenomen en nieuwe geplaatst.

Hr. Ms. *Pelikaan* werd in December 1924 gedokt en gerepareerd.

Wijzigingen werden uitgevoerd tot het bergen en verwerken van torpedo van 53 c.M., terwijl de accomodatie voor het aan boord zijn van meer officieren dan bij den bouw verwacht was, werd uitgebreid.

De drinkwatervoorraad werd eveneens vergroot.

Hr. Ms. *Assahan* werd in Februari 1925 gedokt en hersteld.

Hr. Ms. *Krakatau* werd in Maart 1925 gedokt.

Hr. Ms. *Mataram* werd ultimo October 1924 gedokt en hersteld.

Hr. Ms. *Van Gogh* werd in Januari 1924 gedokt en gerepareerd.

In Juli 1925 werd dit schip van de sterkte afgevoerd.

Hr. Ms. *Tydeman* werd in Maart 1925 gedokt en hersteld.

Hr. Ms. *Assahan* en *Serdang* werden voorzien van een handstuurinrichting.

Stoomwezen.

Behalve opschuringsproeven, werden gedurende verslagjaar geen andere proeven met B.A. briketten genomen.

Uit de, met opschuringsproeven verkregen resultaten blijkt, dat de briketten, wat stoomvormend vermogen betreft, zijn achteruit gegaan. De briketten zijn evenwel, mits zij niet te lang blijven liggen, zeer voldoende voor het gebruik.

Steenkolendepôts.

Evenals ten vorigen jare, werden ook gedurende dit verslagjaar de verschillende marine-steenkolendepôts met Lematang

(B.A.) en Ombilinkolen aangevuld. Bovendien werden voor den opslag te Soerabaja eene hoeveelheid van 1000 ton Cardiffkolen aangekocht. De kolendepôts Bandjermasin en Belawan-Deli werden opgeheven.

Dienst der Voeding en Kleeding.

Geen bijzonderheden.

Geneeskundige dienst der Zeemacht.

De gezondheidstoestand was gedurende dit verslagjaar goed, van de 192 ingediende maandstaten luidden 148 gunstig, 31 vrij gunstig, 5 matig, 5 minder gunstig en 3 ongunstig (1 maal wegens malaria, 1 maal wegens angina en 1 maal wegens influenza).

Malaria kwam dit jaar in niet grootere frequentie voor dan het vorige jaar; de meeste infecties werden te Soerabaja opgedaan gedurende de maanden Mei, Juni en Juli. De muskietenbestrijding werd stelselmatig voortgezet, alle aandacht werd besteed aan de assaineering van den bodem op Tandjong-Perak en omgeving, omdat het vliegkamp Moro-Krembangan dit jaar in dienst gesteld werd.

Van *typhus abdominalis* deden zich enkele gevallen voor, waarvan één met doodelijken afloop.

Van *dysenterie* deden zich enkele gevallen voor, die alle gunstig verliepen.

Beri-Beri kwam sporadisch voor op de opnemers; als prophylactica tegen deze ziekte werd bij reizen van langeren duur katjangidjo en 3-maal per week roode rijst verstrekt met gunstig resultaat.

Tuberculose van de longen trad weder vrij frequent op, hoewel in mindere mate dan het vorige jaar; wegens deze ziekte werden naar Nederland opgezonden 8 man (in 1924 14 man).

Venerische ziekten kwamen weer veel voor; het aantal gevallen van *syphilis* is minder dan het vorige jaar.

Voor den dienst in de tropen werden 30 man afgekeurd, voor den zeedienst 15 Inlanders. Het aantal sterfgevallen was 8 Europeanen en 4 Inlanders.

De oorzaken van afkeuring en overlijden zijn vermeld in bijgaande tabellen.

Een cursus voor tropische ziekten werd dit jaar niet gegeven.

Afgekeurde Europeanen.

Aard der ziekte.	Officieren.		Onderofficieren.		Korporaals en mansch.	
	Deks-personeel.	Machine-kamerperson.	Deks-personeel.	Machine-kamerperson.	Deks-personeel.	Machine-kamerperson.
1. Malaria	—	—	—	—	1	—
2. Tuberculosis pulmonum	—	—	—	—	5	3
3. Syphilis	—	—	—	—	1	—
4. Functioneele zenuwziekte	—	—	1	—	1	2
5. Ziekte der gehoororganen	—	—	1	—	1	—
6. Slepende ziekte van hersenen of ruggemerg	—	—	1	—	2	—
7. Ziekte van hart en groote vaten	1	—	—	—	1	—
8. Slepende borstvliesontsteking	—	—	—	—	1	—
9. Asthma	—	1	—	—	—	1
10. Ziekte van maag en darm	—	—	—	—	1	—
11. Ziekte van nier en nierbekken	—	—	—	—	2	—
12. Slecht genezen beenbreuken	—	—	1	—	—	2
Totaal	1	1	4	—	16	8
					30	

Overleden Europeanen.

Aard der ziekte.	Officieren.		Onderofficieren.		Korporaals en mansch.	
	Deks-personeel.	Machine-kamerperson.	Deks-personeel.	Machine-kamerperson.	Deks-personeel.	Machine-kamerperson.
Malaria	—	—	—	—	3	—
Typhus abdominalis	—	—	—	—	1	—
Hartverlamming	—	—	—	—	1	—
Caissonziekte	—	—	—	—	—	1 [1]
Leverabsces	—	—	—	1	—	—
Verdrinking	—	—	—	—	1 [2]	—
Totaal	—	—	—	1	6	1
					8	

[1]) Tijdens voetballen.

[2]) Ongeval bij duiken.

Afgekeurde Inlanders.

Aard der ziekten.	Onderofficieren.		Korporaals en mansch.		
	Deks personeel.	Machinekamerperson.	Deks personeel.	Machinekamerperson.	
1. Tuberculosis pulmonum	—	—	2	4	
2. Algemeene tuberculose	—	—	—	1	
3. Beri-beri	—	—	2	—	
4. Functioneele zenuwziekte	—	—	1	—	
5 Vallende ziekte	—	—	—	1	
6. Slepende ziekte van de luchtpijptakken	1	—	—	—	
7. Hardnekkige huidziekte	—	—	—	1	
8. Slepende ziekte van het beenvlies	—	—	1	—	
9. Vervroegde ouderdomsgebreken	—	—	—	1	
Totaal	1	—	6	8	
			15		

Overleden Inlanders.

Aard der ziekte.	Onderofficieren		Korporaals en mansch.		
	Deks-personeel.	Machinekamerperson.	Deks-personeel.	Machinekamerperson.	
Longontsteking	—	—	—	1	
Buikvliesontsteking	—	—	—	1	
Verdrinking	—	—	1	—	
Verwonding in de borst	—	—	—	1 [1])	
Totaal	—	—	1	3	
			4		

[1]) Manslag.

Bewegingen van Hr. Ms. schepen in Ned. Indië van 1 October 1924—1 October 1925.

Gezamenlijke oefeningen en tochten.

In October 1924 maakten Hr. Ms. *Pelikaan*, *Assahan* en de divisie onderzeebooten een oefentocht naar de kleine Soenda eilanden tot het houden van schiet- en lanceeroefeningen.

Van 26 October—16 November 1924 werden gezamenlijke oefentochten gehouden tusschen Soerabaja en Makassar door Hr. Ms. *De Zeven Provinciën*, de jagergroepen *I* en *II*, de divisie onderzeebooten en Hr. Ms. *Pelikaan*.

Van 9 Maart—2 Mei 1925 werd een oefentocht gehouden in het Oostelijk deel van den Archipel door Hr. Ms. *Pelikaan*, Hr. Ms. *Krakatau* en de divisie onderzeebooten benevens een groep van 3 vliegtuigen.

In Maart 1925 werd door de jagergroepen *I* en *II* een oefentocht gehouden waarbij bevaren werden: de Karimon-Djawa eilanden, Duizend-eilanden, Zutphen-eilanden en de Riouw Archipel, Singapore werd op deze reis aangedaan.

In Mei 1925 werden gezamenlijke tactische oefeningen gehouden in de omgeving van Balik Papan en tusschen deze plaats, Makassar en Soerabaja, waaraan werd deelgenomen door Hr. Ms. *Pelikaan*, Hr. Ms. *Krakatau*, Hr. Ms. *Serdang*, de jagergroepen *I* en *II*, de divisie onderzeebooten en een groep van 3 watervliegtuigen.

In September 1925 werd een gezamenlijke oefentocht gehouden van Soerabaja naar den Riouw Archipel, en Tandjoengpriok, waaraan werd deelgenomen door Hr. Ms. *Pelikaan*, Hr. Ms. *Krakatau*, de divisie Jagers (groepen *I* en *II*), de divisie onderzeebooten en 4 watervliegtuigen.

Buiten deze gezamenlijke oefeningen en tochten vallen de volgende verrichtingen te vermelden:

Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* oefende gedurende de maand October 1924 in de omgeving van Soerabaja en hield gevechtsschietoefeningen op 7, 8, 9 en 23 October. Het schip vertrok einde October voor de hierboven genoemde gezamenlijke oefeningen in de omgeving van Makassar, vanwaar half November te Soerabaja werd teruggekeerd. Gedurende de maand December werd vertoefd ter reede van Tandjongpriok, en vervolgens in Januari en Februari een tocht gemaakt rondom Sumatra tot het bevaren der vaarwaters in de omgeving van dit eiland. Eind Februari werd te Soerabaja teruggekeerd en daarna geoefend in de omgeving van deze plaats.

Van 3—17 April werd een reis gemaakt tot convoyeeren van Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal naar de eilanden Bali en Lombok.

In den nacht van 10 op 11 Mei, op reis naar Balik Papan, stootte het schip op de Zuidpunt van het Herculesrif, waarvan de lichtboei ½ mijl om de N.O. verdreven bleek, waarbij eenige averij werd beloopen. In verband daarmede werd van Balik Papan naar Soerabaja teruggekeerd en ving de jaarlijksche herstellingsperiode aan, waarin tevens voor zoover noodig de beloopen schade hersteld werd.

Van 5—26 September werd een reis gemaakt tot convoyeeren van Zijne Excellentie den Gouverneur-Generaal naar Medan, en de eilanden Banka en Biliton.

Hr. Ms. *Pelikaan* maakte gedurende de maand October een oefentocht naar de Kleine Soenda-eilanden met Hr. Ms. *Assahan* en de divisie onderzeebooten, tot het houden van schiet- en lanceeroefeningen. Op dezen tocht werd assistentie verleend aan Hr. Ms. *Mataram*, welke geboeid geraakt was in straat Molo. Na afloop hiervan werd deelgenomen aan de gezamenlijke oefeningen in de omgeving van Makassar. 8 November werd Makassar verlaten ten einde assistentie te verleenen bij den vliegtocht Holland-Indië. Na afloop hiervan vertoefde het schip te Soerabaja, tot het ondergaan van het periodiek onderhoud.

9 Maart werd vertrokken voor een gezamenlijke oefentocht naar het Oostelijk deel van den Archipel welke tocht begin Mei eindigde.

Van 4—23 Mei werd deelgenomen aan de vorengenoemde gezamenlijke oefeningen bij Balakpapan, waarna te Soerabaja werd teruggekeerd, alwaar het schip in halfjaarlijksch onderhoud werd gebracht en daarna oefende in de nabijheid van Soerabaja.

In September werd deelgenomen aan den gezamenlijken oefentocht naar den Riouw-Archipel.

Jagergroepen I en II.

Groep I bestond van 1 October 1924 tot 10 Juni 1925 uit de torpedojagers *Hermelijn* en *Vos;*

en van 10 Juni 1925 tot einde verslagtijd uit de torpedobootjagers *Vos* en *Panter.*

Groep II bestond van 1 October 1924 tot 30 Juni 1925 uit de torpedobootjagers *Jakhals* en *Bulhond;*

en van 30 Juni 1925 tot einde verslagtijd uit de torpedobootjagers *Jakhals* en *Lynx.*

De jagers maakten gedurende de maand October eenige kleinere tochten en assisteerden bij gevechtsschietoefeningen van Hr. Ms. *De Zeven Provinciën.* Op het eerste deel van den oefentocht van Hr. Ms. *Pelikaan* in Maart werd jagergroep II ter beschikking gesteld voor het oppikken van torpedo's. Door beide jagergroepen werd vervolgens deelgenomen aan de gezamenlijke oefeningen in de omgeving van Makassar en na afloop hiervan gingen beide in herstelling te Soerabaja.

In Maart werd door de jagers een oefentocht gemaakt naar de Zuid-Chineesche Zee en de omgeving van Straat Malakka, waarbij Singapore werd aangedaan.

Van 4—28 Mei werd deelgenomen aan de gezamenlijke oefeningen bij Balik Papan waarna te Soerabaja werd teruggekeerd voor onderhoud tot begin Augustus.

Eind Juli waren 2 jagers behulpzaam bij het opsporen van het stoomschip *Rensiena*, hetwelk uit Bandjermasin vertrokken zijnde, niet op tijd op hare bestemmingsplaats, Soerabaja, was aangekomen. Dit schip werd 30 Juli door Hr. Ms. *Lynx* gevonden, ten anker liggende in de Java-Zee, en bleek niet meer in staat op eigen kracht te varen aangezien alle schroefbladen verloren waren gegaan.

Een jager bleef assistentie verleenen tot het schip door een sleepboot te Soerabaja was binnen gebracht.

7 Augustus 1925 werd ingesteld de *divisie torpedobootjagers* (groepen I en II).

Van 1—23 Augustus werden oefeningen gehouden in de nabijheid van Soerabaja en van 1—26 September werd deelgenomen aan den gezamenlijken oefentocht in den Riouw-Archipel. Gedurende deze oefeningen raakte Hr. Ms. *Panter* geboeid, op een plaats waar minder water stond dan de kaart aangaf, doch kwam met assistentie der andere jagers, zonder noemenswaardige schade, weer vrij.

Hr. Ms. Mataram.

Was als flottielje-vaartuig ter beschikking voor de opleiding van Inlandsche schepelingen. 8 October raakte het schip geboeid in Straat Molo, en bekwam hierdoor eenige geringe averij. Nadat het schip door Hr. Ms. *Assahan* was afgesleept, kwam het 20 October te Soerabaja aan en werd in herstelling genomen tot 4 November. Na afloop hiervan ging het schip voort met het houden van oefeningen voor de opleiding van Inlandsche schepelingen. Met de halfjaarlijksche schietoefeningen werd in Januari aangevangen.

Hr. Ms. *Serdang*, *Assahan* en *Krakatau*.

Hr. Ms. *Assahan* nam in October 1924 deel aan den gezamenlijken oefentocht naar de kleine Soenda eilanden; Hr. Ms. *Assahan* en *Serdang* assisteerden beide bij het afsleepen van Hr. Ms. *Mataram*. Na terugkomst werd geoefend in de omgeving van Soerabaja en werden de halfjaarlijksche schietoefeningen beëindigd. Half December werd Hr. Ms. *Assahan* uit dienst gesteld en kwam in de plaats van dezen bodem Hr. Ms. *Krakatau* in dienst, die aanving met oefeningen in de omgeving van Soerabaja. Hr. Ms. *Serdang* was gedurende de maand December in periodiek onderhoud te Soerabaja.

Van 5 tot 14 Maart was Hr. Ms. *Serdang* te Tjilatjap, ter oefening in het mijnenleggen aldaar.

9 Maart vertrok Hr. Ms. *Krakatau* voor het deelnemen aan den oefentocht met Hr. Ms. *Pelikaan* in het Oostelijke deel van den Archipel en de daarop aansluitende gezamenlijke oefeningen bij Balikpapan, terwijl van 1—26 September werd deelgenomen aan den oefentocht naar den Riouw-Archipel. Behalve voor oefening in het leggen van mijnen werden de mijnenleggers gedurende den verslagtijd meerdere malen gebruikt als doelschip voor onderzeebooten en jagers en voor assistentie bij de gevechtsschietoefeningen van Hr. Ms. *De Zeven Provinciën* en de jagers.

Divisie onderzeebooten, (aanvankelijk bestaande uit Hr. Ms. *K III, K IV, K V, K VI)* — 15 Januari werden Hr. Ms. *K III* *K IV*, en *K VI* vervangen door Hr. Ms. *K VII*, *K VIII* en *K IX* en 15 Juli werd Hr. Ms. *K V* vervangen door Hr. Ms. *K II*.

De divisie nam gedurende de maand October deel aan den gezamenlijken oefentocht naar de Kleine Soenda-eilanden en daarna aan den gezamenlijken oefentocht in de omgeving van Makassar. Na afloop hiervan vertoefde de divisie te Soerabaja tot ultimo November, waarbij oefeningen in de omgeving van Soerabaja plaats vonden.

Van 1 December—1 Maart had het periodiek onderhoud te Soerabaja plaats. 9 Maart vertrok de divisie voor deelname aan den tocht met Hr. Ms. *Pelikaan* naar het Oostelijk deel van den Archipel, maakte daarna de oefeningen mede bij Balik Papan en van 1—26 September werd deelgenomen aan den oefentocht naar den Riouw-Archipel.

Station onderzeebooten (de booten niet behoorende tot de divisie).

De onderzeebooten van het station onderzeebooten waren gedeeltelijk opgelegd; eenige der booten oefenden in de omgeving van Soerabaja.

Af en toe werd een dezer booten aangewezen ter vervanging van een der divisie-booten.

7 December kwam Hr. Ms. *K X* uit Nederland aan te Sabang en werd na aankomst te Soerabaja ingedeeld bij het station.

Vliegdienst.

Het tijdelijk vliegkamp Tandjong-Priok bleef in dienst tot eind Juli 1925; op 30 Juni 1925 werd het vliegkamp Moro-Krembangan te Soerabaja in dienst gesteld.

Verschillende oefentochten werden gehouden, zooals:

Op 28 October werden 3 toestellen naar Soerabaja overgevlogen, met een tusschenlanding te Semarang, teneinde aldaar benzine bij te laden.

Op 30 October werden 2 toestellen, welke in periodiek onderhoud moesten worden opgenomen, terug gevlogen van Soerabaja naar Tandjong-Priok met een tusschenlanding te Semarang.

In December werden, behalve de gewone oefenvluchten, 2 langere tochten gemaakt naar Pamanoekan en via Krawang naar Zuidwachter, door groepen van 3 toestellen.

In Januari naar Etna- en Arnemuiden-droogte.

Op 25 Februari met 3 toestellen naar Soerabaja ter deelneming aan den oefentocht van Hr. Ms. *Pelikaan*.

In Februari werd door alle vliegers deelgenomen aan een stijgproef, tot een maximum hoogte van 3000 Meter.

Op 28 Februari werd door 2 toestellen teruggevlogen van Soerabaja naar Tandjong-Priok, waarbij beide toestellen gedwongen werden te Djapara te landen wegens benzinegebrek ontstaan door voortdurenden tegenwind en zware buien. Bij het landen beliep een der toestellen eenige averij.

2 Maart was de schade hersteld en werden de twee toestellen overgevlogen naar Semarang. Hier werden de toestellen nog eens grondig nagezien en op 5 Maart werd doorgevlogen naar Tandjong-Priok.

Op 16 Maart met 4 toestellen naar Telok Betong en met 2 toestellen naar de Duizend-eilanden en Krawang.

Op 5 en 6 Maart werd door 2 toestellen gezocht naar een sloep van het s.s. *Flevo*.

Op 28 en 29 April werden 4 toestellen overgevlogen naar Soerabaja. Eén dezer toestellen moest in Semarang achterblijven wegens motordefect en kwam pas eenige dagen later te Soerabaja aan en op 1 en 2 Mei werd met 2 andere toestellen teruggevlogen van Soerabaja naar Tandjong-Priok.

Eind April werd met 2 toestellen naar Merak en terug gevlogen vanuit Tandjong-Priok.

Aan den gezamenlijken oefentocht in Mei werd deelgenomen door eenige toestellen.

Van de 3 vliegtuigen, die de gezamenlijke oefentocht met Hr. Ms. *Pelikaan* naar het Oostelijk deel van den archipel hadden meegemaakt, werden op 4 Mei 2 toestellen overgevlogen vanuit Balikpapan naar Soerabaja. Hierbij werd één tusschenlanding gemaakt in de Westbaai der Kangean-Archipel. Den volgenden dag werd door deze 2 toestellen het traject West baai- Soerabaja afgelegd.

Op 6 Mei vlogen 3 andere toestellen het bovengenoemde traject in omgekeerden zin, vertrokken hiertoe 's morgens uit Soerabaja, landden dien dag in de bovengenoemde Westbaai, en vertrokken 7 Mei naar Balikpapan.

Een dezer toestellen moest een noodlanding doen wegens een motordefect en dit toestel werd aan boord genomen door Hr. Ms.

Jakhals. De 2 andere toestellen vlogen door en kwamen, na onderweg nog benzine geladen te hebben van Hr. Ms. *Krakatau*, dien dag aan te Balikpapan.

Op 23 Juni vloog de vliegboot zonder tusschenlanding naar Soerabaja, 26 Juni vloog dit toestel wederom zonder tusschenlanding naar Tandjong-Priok terug.

Voor de indienstelling van het nieuwe vliegkamp, Morokrembangan, werden 10 toestellen overgevlogen naar Soerabaja; 2 toestellen vertoefden 14 dagen te Semarang om behulpzaam te zijn bij het zoeken naar een rif in de nabijheid.

Op 30 Juli vloog de commandant der zeemacht met de vliegboot over van Tandjong-Priok naar Soerabaja (zonder tusschenlanding in 5 u. 40 min.) en stelde aldaar het nieuwe vliegkamp in dienst; dienzelfden dag werd met hetzelfde toestel teruggevlogen naar Tandjong-Priok (in 4 u. 45 min.) 1 Augustus vloog dit toestel wederom naar Soerabaja terug.

In September werd door 4 toestellen deelgenomen aan den gezamenlijken oefentocht in den Riouw-Archipel.

Verder hadden geregeld vluchten nabij de vliegkampen plaats ter oefening van vliegers en waarnemers. Het weinige nut dat van postduiven werd ondervonden bij dezen tak van dienst deed in Juli besluiten de postduiven-stations niet meer voor Marinedoeleinden te gebruiken.

Hydrographische Dienst.

Hr. Ms. *Van Gogh* van 1 Oct. 1924 tot 19 Jan. 1925 en Hr. Ms. *Van Doorn* van 19 Jan. 1925 tot 1 Oct. 1925 brachten gedurende verslagtijd de Noord en NW. kust van Seran en het eiland Boano in kaart, vervolgens een deel van de zee beO. Misool; de Zuid en ZW.kust Misool, Kofiau met omgeving en het Zuidelijk deel van de W.kust van Halmahera met eilanden.

Hr. Ms. *Tydeman* werkte aan de Oeliassers en de Zuidkust van Seran; de opneming van de Noordkust Nieuw Guinee vorderde tot Sarmi, de Mamberamo rivier werd opgenomen tot Monod eiland. Een gedeeltelijke heropneming van het vaarwater naar Benoa, O.kust Bali, vond plaats.

S. S. *Eridanus* beëindigde de opneming der Tanimbar eilanden, voerde een heropneming uit van de vaarwaters beO. en beW. Soewangi (Straat Laoet). Controleerde de ligging van het Hercules rif, stelde een onderzoek in naar een ondiepte in het havenvaarwater naar Makassar en onderzocht de geul van het Oostervaarwater naar Soerabaja.

S.S. *Orion* zette de opneming van West-, Noord- en Oostkust van Noord-Sumatra met nabijliggende eilanden voort. Op 1 Oct. 1925 was deze arbeid tot de Aroe baai gevorderd; de opneming van de NW. kust is voltooid.