

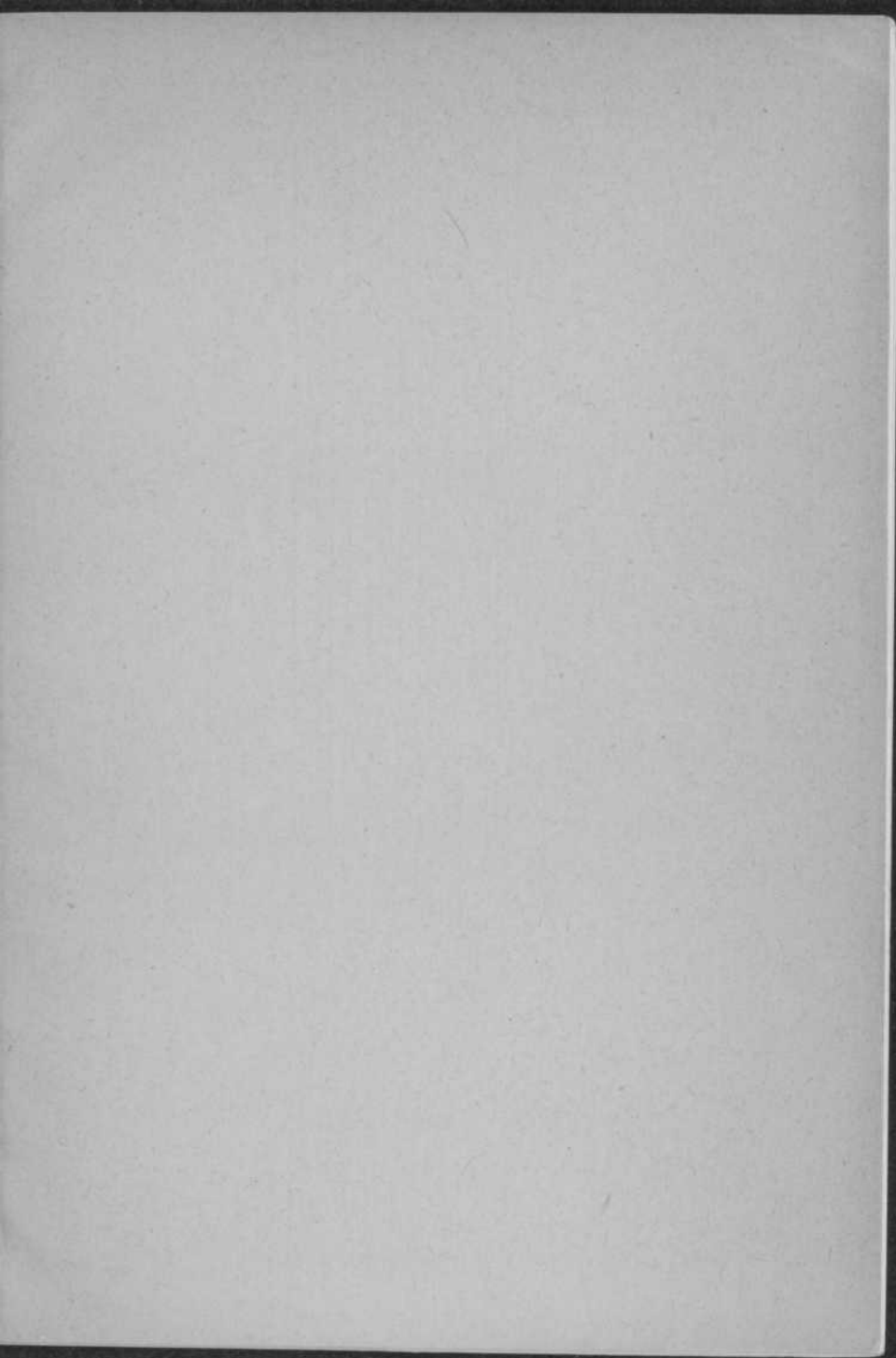


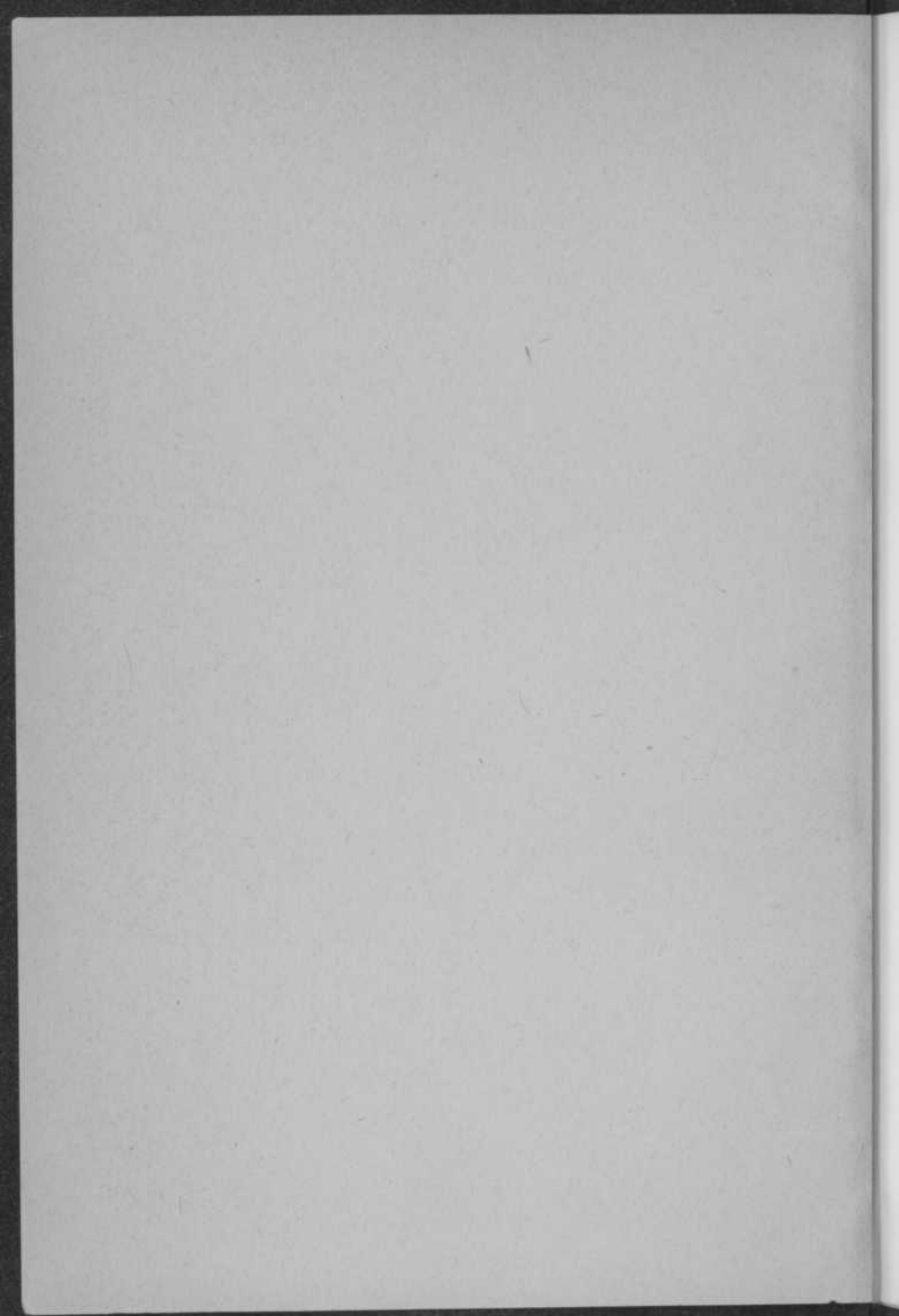
15/2

KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK



0289 7194





J A A R B O E K

VAN DE

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE ZEEMACHT.



1904/2
6/43

T 302

JAARBOEK

VAN DE

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE ZEEMACHT.

1902—1903.

Uitgegeven door de zorg van het Departement van Marine.



'S GRAVENHAGE,
DE GEBROEDERS VAN CLEEF.
1904.

1914

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1914

THE UNIVERSITY OF CHICAGO



THE UNIVERSITY OF CHICAGO

INHOUD.

TOESTAND EN BEHEER VAN DE KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE ZEEMACHT.

	Bladz.
Bestuur	3
Algemeene zaken	3
Materieel en Rijkswerven	8
's Rijks werf te Amsterdam.	8
's Rijks werf te Willemsoord	16
's Rijks werf te Hellevoetsluis	21
Belangrijke werkzaamheden en leveringen door par- ticulieren	24
Maatregelen met betrekking tot het materieel genomen van 1 October 1902—1 October 1903	25
Artillerie	28
Stoomwezen	30
Torpedodienst	39
Scheikundig laboratorium der marine te Amsterdam .	44
Verslag betreffende de herhalings- en teekenschool aan 's Rijks werf te Amsterdam.	51
Verslag omtrent het onderricht, gegeven aan de bur- geravondschool te den Helder aan leerlingen van 's Rijks werf te Willemsoord	54
Verslag over den teekencursus aan 's Rijks werf te Hellevoetsluis	55
Personeel	57
Voeding, kleeding en verpleging	61

	Bladz.
Loodswezen, betonning, bebakening en verlichting	66
Hydrographie	68
Algemeen overzicht van schepen en vaartuigen van oorlog	71
Staat van de actieve zeemacht op 1 October 1903	104
Sterkte van het korps officieren	108
" " " personeel onderofficieren en mindere schepelingen	110
" " " korps Mariniers	114
" " " personeel van 's Rijks stoomvaartdienst	116
" " " " der Koninklijke Nederland- sche marine-reserve	117
Opgaaf der eervol ontslagen, gepensioneerde en over- leden officieren	118
Mutatiën bij het personeel onderofficieren en mindere schepelingen	120
" " " " machinisten en stokers van 's Rijks stoomvaartdienst	126
Opgaven betreffende werving en verloop van onder- officieren en minderen	127
" " " " het verloop der bij de zeemacht aangenomen jongens beneden de 16 jaar	127
Staat aanwijzende het aantal jongens beneden de 16 jaar, dat zich tot indiensttreding bij de zeemacht heeft aangemeld, met opgave hoeveel er van zijn aangenomen en hoeveel er, wegens lichaamsge- breken, zijn afgewezen	128
Koninklijk instituut voor de marine te Willemsoord	127
Opleiding van adspirant-administrateurs	130
" " " " leerlingen-machinist	131
Staat van ontvangen en afgegeven gelden en boekjes betreffende de Rijkspostspaarbank ten dienste van het personeel der zeemacht	132

Opgave van het bedrag der in elk jaar belegde en afgegeven gelden en van het aantal der in elk jaar genomen en afgegeven boekjes	133
Overzicht van de jaarlijksche toeneming van de spaarbankboekjes en de belegde gelden, alsmede van de afgifte der boekjes en de terugbetaalde gelden. .	134
Overzicht van het aantal beloodste en niet beloodste vaartuigen	135
Opgave van het aantal mindere geëmployeerden, werklieden en leerlingen op de drie werven in dienst. .	136

VERRICHTINGEN VAN DE KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE ZEEMACHT.

a. Buitenslands	139
Rapporten over:	
1°. de <i>Holland</i> .	
a. van Nieuwediep naar West-Indië.	141
b. van West-Indië naar Nieuwediep.	146
c. van Nieuwediep naar Oost-Indië	153
2°. de <i>de Ruyter</i> van Nieuwediep naar West-Indië	169
3°. de <i>Suriname</i> van West-Indië naar Hellevoetsluis	177
4°. de <i>Koningin Regentes</i> van Nieuwediep naar Oost-Indië.	179
5°. de <i>Piet Hein</i> van Oost-Indië naar Nieuwediep	186
6°. de <i>Koningin Wilhelmina der Nederlanden</i> .	
a. van Oost-Indië naar Nieuwediep	195
b. oefeningstocht adelborsten	200
7°. de <i>Kortenaar</i> en de <i>Evertsen</i> .	
a. gezamenlijke kruistocht	208
b. de <i>Evertsen</i>	212
8°. de <i>Nautilus</i> .	
a. winterkruistocht.	214
b. zomerkruistocht	225

b. Binnenslands 237

Opleiding van matrozen der eerste klasse tot kwartiermeester en voortgezette opleiding van jongens tot matroos	240
„ „ jongens a/b van het instructieschip <i>Admiraal van Wassenaer</i>	249
„ „ jongens bij de Kweekschool voor zeevaart te Leiden	253
„ „ geweermakers-monteur	256
„ tot kanonnier	258
Proeven op het gebied der artillerie	269
Opleiding van het personeel der Koninklijke Nederlandsche marine-reserve.	275

c. West-Indië 281

d. Oost-Indië.

Personeel	294
Materieel	297

Verrichtingen van Hr. Ms. schepen en vaartuigen
van oorlog.

Maritieme-middelen in Atjeh.	327
Java-divisie.	334
Zuider- en Oosterafdeeling van Borneo	344
Algemeene diensten	349
Torpedodienst	383
Schepen, bestemd voor de hydrographische opneming	385
Overzicht der schietoefeningen met geschut, geen gevechtsschietoefeningen zijnde, van de schepen der Java-divisie	396
Overzicht der gevechtsschietoefeningen van de schepen der Java-divisie	397

VERRICHTINGEN

VAN DE

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE ZEEMACHT

GEDURENDE HET TIJDVAK

1 October 1902—1 October 1903.

THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY

ASTOR LENOX AND TILDEN FOUNDATIONS

119 WEST 4TH STREET, NEW YORK, N. Y.

THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY, ASTOR LENOX AND TILDEN FOUNDATIONS, 119 WEST 4TH STREET, NEW YORK, N. Y.

THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY, ASTOR LENOX AND TILDEN FOUNDATIONS, 119 WEST 4TH STREET, NEW YORK, N. Y.

THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY, ASTOR LENOX AND TILDEN FOUNDATIONS, 119 WEST 4TH STREET, NEW YORK, N. Y.

Bestuur.

In het tijdperk, waarover dit verslag loopt, werd het beheer over het Departement van Marine aanvankelijk gevoerd door den gepensionneerden Vice-Admiraal G. KRUIJS.

Tijdens ernstige ongesteldheid van Zijne Excellentie, werd bij Kon. Besl. van 1 December 1902 n^o. 55 met de waarneming van het beheer tijdelijk belast de Minister van Oorlog, de gepensionneerde Luitenant-Generaal J. W. BERGANSIUS, Adjutant in buitengewonen dienst van Hare Majesteit de Koningin, aan wien, na het overlijden van den gepensionneerden Vice-Admiraal G. KRUIJS, het beheer van het Departement van Marine ad interim werd opgedragen.

Den 16den Maart 1903 werd het beheer van genoemd Departement aanvaard door den Schout-bij-nacht A. G. ELLIS, bij Kon. besl. van 13 Maart tevoren n^o. 4 benoemd tot Minister van Marine.

Algemeene Zaken.

Bij Kon. besl. van 5 Januari 1903 (Staatsbl. n^o. 2) werden, op voordracht van de Ministers van Marine en van Oorlog, den Raad van State gehoord, de regelen vastgesteld voor het *militair geneeskundig onderzoek*, bedoeld in art. 5 der Pensioenwet voor de Zeemacht 1902 en in art. 28 der Bevorderingswet voor de Zeemacht 1902.

Bij Kon. besl. van 21 Januari 1903 (Staatsbl. n^o. 36) werden, op voordracht van den Minister van Marine, den Raad van State gehoord, vastgesteld de regelen voor het

onderzoek naar de onbekwaamheid of ongeschiktheid van officieren der Zeemacht, bedoeld in art. 28 der Bevorderingswet voor de Zeemacht 1902.

Bij Kon. besl. van 2 Februari 1903 (Staatsbl. n^o. 64) werd, op voordracht van den Minister van Marine, den Raad van State gehoord, vastgesteld het reglement betreffende de *raden van onderzoek en van appèl*, bedoeld in de Bevorderingswet voor de Zeemacht 1902.

Bij Kon. besl. van 3 Februari 1903 (Staatsbl. n^o. 67) werden, op voordracht van den Minister van Oorlog a. i. Minister van Marine, en van de Ministers van Oorlog en van Financiën, vastgesteld de regelen voor de *betalbaarstelling van de pensioenen en onderstanden*, bedoeld in art. 46 der Pensioenwet voor de Zeemacht 1902 en bij art. 44 der Pensioenwet voor de Landmacht 1902.

Bij Kon. besl. van 9 Februari 1903 (Staatsbl. n^o. 71) werd, op voordracht van den Minister van Oorlog a. i. Minister van Marine, en van den Minister van Oorlog, bepaald dat de *Bevorderings- en Pensioenwetten voor de Zee- en voor de Landmacht 1902* in werking treden op 1 Maart 1903.

Bij Kon. besl. van 16 December 1902 (Staatsbl. n^o. 222) werd, op voordracht van de Ministers van Oorlog, van Binnenlandsche Zaken, van Waterstaat, Handel en Nijverheid, van Financiën, van Marine en van Koloniën, den Raad van State gehoord, wijziging aangebracht in het Kon. besl. van 10 November 1892 (Staatsbl. n^o. 253), zooals dat bij latere Kon. Besluiten is gewijzigd, houdende o. a. vaststelling der reglementaire bepalingen ter uitvoering van de wet betreffende de *inkwartieringen en het onderhoud van het krijgsvolk en de transporten en leverantiën*, voor de legers of verdedigingswerken van het Rijk gevorderd.

Bij Kon. besl. van 19 Februari 1903 (Staatsbl. n^o. 78) had de bekendmaking plaats van den tekst van voormeld

Kon. besl. van 10 November 1892, zooals dat bij latere Kon. besluiten is gewijzigd.

Bij Kon. besl. van 31 Januari 1903 (Staatsbl. n^o. 42) werden, op voordracht van den Minister van Oorlog, tijdelijk belast met het beheer van het Departement van Marine, den Raad van State gehoord, gewijzigd het *Algemeen reglement op den loodsdienst* en het *Bijzonder reglement op den loodsdienst in het IVe en Ve district*.

Bij Kon. besl. van 18 Februari 1903 (Staatsbl. n^o. 75) werd, op voordracht van den Minister van Oorlog, a. i. Minister van Marine, den Raad van State gehoord, vastgesteld een wijziging van het *Plaatselijk reglement van politie voor 's Rijks marinehaven te Hellevoetsluis*.

De eerste zinsnede van art. 2 van gezegd reglement werd hierbij gewijzigd als volgt:

„Het aandoen der marinehaven is verboden, wanneer des daags een roode vlag op een der havenhoofden is geplaatst of des nachts twee roode lichten in een horizontale lijn evenwijdig aan de richting van de haven, aldaar worden getoond.”

„De onderlinge afstand dezer lichten bedraagt minstens 1.8 meter.”

Bij de Kon. besluiten van 9 April 1903 (Staatsbl. nos. 98, 99 en 100) werden, op voordracht van den Minister van Oorlog, tijdelijk belast met het beheer van het Departement van Koloniën en van de Ministers van Marine en van Justitie, den Raad van State gehoord, gewijzigd de Kon. Besluiten van 18 Februari 1887 (Staatsbl. nos. 36, 37 en 38) betreffende *toepassing van de crimineele wetgeving voor het krijgsvolk te water in de koloniën* en zulks onder intrekking van de Kon. Besluiten van 12 November 1889 (Staatsbl. nos. 168, 169 en 170).

Bij Kon. besl. van 10 Augustus 1903 (Staatsbl. n^o. 251) werd, op voordracht van de Ministers van Waterstaat, Handel en Nijverheid, van Marine en van Justitie, den Raad van State gehoord, eene wijziging gebracht in het

Reglement ter voorkoming van aanvaring of aandrijving op openbare wateren in het Rijk, die voor de scheepvaart openstaan.

Het laatste lid van art. 9 van gezegd reglement werd daarbij gewijzigd als volgt:

„De schippers van stoomvaartuigen, dienst doende in overzetveren, moeten, in stede van het licht in art. 7, sub a, voorgeschreven, de lichten, welke hierboven voor gierponten en veerponten zijn bepaald, doen voeren.”

Bij de wetten van 27 April 1903 (Staatsbl. nos. 111 en 112) werden vastgesteld respectievelijk het *Wetboek van Militair Strafrecht* en de *Wet op de Krijgstucht*.

Bij de wet van 24 Juli 1903 (Staatsbl. n^o. 245) werd een regeling getroffen ter voorkoming van gelijktijdig genot van wegens hetzelfde feit toegekende tijdelijke uitkeering of rente ingevolge de Ongevallenwet 1901 en pensioen of onderstand ten laste van den Staat.

Het eenig artikel dezer wet luidt:

„Indien eenig feit aanleiding geeft tot het toekennen aan denzelfden persoon zoowel van eene tijdelijke uitkeering of eene rente ingevolge de Ongevallenwet 1901 als van pensioen of onderstand ten laste van den Staat, wordt over den tijd, gedurende welken beide gelijktijdig zouden worden genoten, het bedrag der uitkeering of der rente in mindering gebracht van het pensioen of den onderstand.

„Ingeval het pensioen eener weduwe verhoogd wordt met onderstand wegens het bezit van kinderen, wordt het haar terzake van pensioen en onderstand uit te keeren bedrag tevens verminderd met de aan die kinderen ingevolge artikel 24 c en d der Ongevallenwet 1901 uit te keeren rente; met dien verstande dat deze vermindering nooit meer bedraagt, dan de verhooging ter zake van den onderstand.”

Bij min. res. van 6 April 1903 n^o. 46, werd, met ontbinding van de tot dusver bestaan hebbende Commissie van advies, ingesteld een *Marine-Raad*, ten doel hebbende de behandeling van belangrijke zaken betreffende 's Rijks Zeemacht en het uitbrengen van advies over die zaken aan den Minister van Marine.

Leden in den Marine-Raad zijn:

de in Nederland aanwezige actief dienende vlagofficiëren van het korps zeeofficiëren,

de Chef van den marine-staf, tevens Chef der afdeeling Defensie en Personeel,

de Directeur van Scheepsbouw, tevens Chef der afdeeling Materieel,

de Inspecteur van de Artillerie der Marine, en

de Chef van het bureau Marine-staf.

Voorzitter van den Raad is de oudste der vlagofficiëren-leden, terwijl als secretaris wordt aangewezen een der luitenants ter zee, werkzaam op bureau Marine-staf.

De Minister van Marine behoudt zich voor de zittingen van den Raad bij te wonen en alsdan te presideeren.

Bij Kon. besl. van den 25sten Juni 1903 n°. 36 werd op voordracht van den Minister van Staat, Minister van Oorlog en van den Minister van Marine ingesteld eene *Commissie in zake samenwerking van Land- en Zeemacht*.

De commissie is belast met de behandeling van alle vraagstukken op defensiegebied, welke beide deelen der krijgsmacht raken en waaromtrent door de Ministers van Oorlog en Marine advies wenschelijk wordt geacht. Zij is bevoegd datgene, wat haar nuttig voorkomt, op eigen initiatief onder de aandacht van genoemde Ministers te brengen.

In de commissie zullen in hunne hoedanigheid als zoodanig zitting nemen:

de Chef van den Generalen Staf,

de Chef van den Marine-Staf,

de Inspecteur der Artillerie,

de Inspecteur der Genie, en

de Commandant der stelling van den Helder.

Als secretarissen worden aan de commissie toegevoegd: een kapitein van den Generalen Staf en een luitenant ter zee der 1ste klasse, werkzaam bij den Marine-Staf.

Materieel en Rijkswerven.

Bij de begrootingswet voor 1903 werden de fondsen aangewezen tot beëindiging van den bouw van het pantserschip *Hertog Hendrik*, tot voortzetting van den bouw van het vierde schip, type *Koningin-Regentes*, genaamd *Marten Harpertsz. Tromp* en voor het in aanbouw brengen van vier torpedobooten van ongeveer het type *Ophir*.

Voor 1904 zijn de fondsen aangevraagd tot voortzetting van den bouw van het pantserschip *Tromp* en van de vier torpedobooten type *Ophir*, alsmede tot het in aanbouw brengen van drie torpedobooten klein model en tot het doen van eene eerste uitgave voor de aanschaffing van een onderzeesche torpedoboot.

'S RIJKS WERF TE AMSTERDAM.

Vak van Scheepsbouw.

De bouw van Hr. Ms. pantserschip *Hertog Hendrik* werd voortgezet.

De pantsergordel en de onderwater-torpedo-lanceerbuizen werden verder aangebracht, de opstelling van hoofdwerktuigen en stoomketels beëindigd en alle stoomleidingen hiervoor gelegd.

Nadat het schip op den 13den Januari 1903 in het droogdok was opgenomen voor het opzetten der schroefbladen en nadat masten en schoorsteen waren ingezet, werd van den 27sten tot den 30sten Januari met gemeerd schip gestoomd; achtereenvolgens werden de hulp- en hoofdwerktuigen elk afzonderlijk en daarna tegelijk aangezet.

In den aanvang van het tijdvak werd ook de bovenbouw afgemaakt en het pantser der hoofden en barbettes, alsmede dat van den commandatoren aangebracht; pantserroosters en luiken, lucht- en stortkokers, benevens waterdichte deuren en schuiven werden aangemaakt en aangebracht.

Het houten boven- en bakdek werd gelegd, wegering en beschieting der verblijven, betimmering der munitiebergplaatsen en verschillende luchtleidingen gereedgemaakt en bevestigd.

De waterdichtheid van den dubbelen bodem en van het cellendek werd onderzocht en in orde bevonden; lens- en waterleidingen werden gelegd en de verkoelingsinrichting voor de ammunitiebergplaatsen, benevens de inrichting tot verwarming en ventilatie van den bodem aangebracht.

De anker- en stuurinrichtingen, dynamo's en zoeklichten, pantserkokers der munitieliften, de electrisch bewogen liften zelve, de zonnetent, kombuizen en bakkerij werden geplaatst, de verschillende leidingen voor deze zaken gelegd en de electrische installatie in orde gemaakt.

Door het aanbrengen der heklanceering was ook de torpedoinrichting compleet; de inrichtingen voor de sloepen, davits, enz. werden geplaatst en enkele der lichte vaartuigen aan boord geheschen.

In de werkplaatsen werden meubilair en diverse inventarisgoederen vervaardigd.

Nadat ten slotte verschillende inrichtingen voorloopig, aan de werf liggende, waren beproefd en het geschut was opgesteld, kon de *Hertog Hendrik* den 4den Augustus naar het IJ worden gesleept, voor het compenseeren der kompassen en den 6den d.a.v. naar Hembrug vertrekken om kolen te laden voor de proeftochten. Deze vingen, na dokking te Willemsoord, op den 21sten Augustus aan en werden met eene onderbreking van den 26sten Augustus tot den 9den September, op dien dag beëindigd. In dien tusschentijd, en van den 10den tot den 15den September, werden de noodige proefnemingen met het geschut, de torpedoinrichtingen en andere installaties aan boord gedaan en, nadat een en ander een voldoende resultaat had opgeleverd, keerde de *Hertog Hendrik* den 19den September naar het

IJ terug en kwam den 26sten weder aan de werf om geheel afgetimmerd en afgeschilderd te worden.

Den 2den Mei had, met eene toespraak van den Directeur en Commandant der Marine, de kiellegging plaats van een vierde pantserschip, gewijzigd type *Koningin Regentes*. De bouw van dit schip werd reeds spoedig met kracht aangevat, zoodat thans de romp tot het pantserdek grootendeels op de helling staat en de huid over dat gedeelte voor de helft is aangebracht.

Bij Kon. besl. van den 10den Augustus 1903 n°. 1 is aan dit pantserschip de naam geschonken van *Marten Harpertsz. Tromp* ter herinnering aan den zeeheld, die op den 10den Augustus 1653, strijdende aan het hoofd van 's lands vloot, roemrijk het leven liet.

Met den bouw van enkele lichte vaartuigen voor dezen bodem is aangevangen.

Voor de torpedobootten *Smeroe*, *Tangka* en *Wajang* werden inventarisgoederen aangemaakt.

Het stoomloodtransportvaartuig *de Schelde* onderging enkele wijzigingen in den bovenbouw en voorzieningen aan romp, machines en stoomketels, waartoe het eenigen tijd aan de werf vertoefde en tweemaal in het droogdok werd opgenomen.

Het lichtschip No. 6 *Haaks* vertrok, na afgeschilderd te zijn, van de werf.

De overige verrichtingen bestonden in de regelmatig doorlopende en jaarlijks wederkeerende werkzaamheden, als: het verrichten van diverse grootere en kleinere voorzieningen aan de in dienst zijnde schepen, ressorteerende onder de Directie der Marine te Amsterdam; ten behoeve van den torpedodienst en de inrichtingen behoorende tot de actieve zeemacht; de conservatie, kleine herstellingen en reglementaire dokkingen van de schepen in reserve; den aanmaak en de herstelling van magazijns-, torpedo- en

artilleriegoederen; het verrichten van diverse voorzieningen aan de werfinrichtingen, gebouwen, gereedschappen en werkvaartuigen; het verleenen van assistentie bij keuringen en aanmaak van goederen voor het Departement van Koloniën, enz.

Van het meeste belang was daaronder het volgende:

De monitor *Cerberus* (in dienst) onderging enkele herstellingen aan romp, machines en stoomketels; evenzoo het communicatievaartuig *Pijl*.

De torpedoboot *Cycloop* onderging reparatiën aan machine en ketel.

Het opnemingsvaartuig *Buijskes* werd in October 1902, na het eindigen der opnemingen, aan 's Rijks werf opgelegd en onderging de noodige voorzieningen. Een nieuwe kom-buis werd geplaatst en alles voor den gewonen tocht gereedgemaakt; den 1sten April verliet het de werf.

Een aanvang werd gemaakt met de herstelling van verschillende stoombarkassen en defensiesloepen.

De kanonneerboot *Dog*, die tijdelijk ter beschikking van het loodswezen gesteld was, keerde in Maart 1903 aan de werf terug en onderging, na opname van den toestand de noodige herstellingen.

De kanonneerboot *Bever* werd eerst aangewezen voor de winteroefeningen en kwam daartoe 4 November 1902 in dienst; in het voorjaar van 1903 werd de bodem daarna voor verschillende diensten gebruikt in het belang van de veiligheid gedurende en na de stakingsdagen; 1 April had de buitendienststelling plaats.

De kanonneerboot *Wodan* is, na daarvoor gereedgemaakt te zijn, sedert 31 Maart 1903 in dienst voor de zomer-oefeningen.

De achterwielsloep *LXXI* en stoomsloep *XL* deden met de *Rinkelaar* dienst bij het opnemen van de plassen in de Nieuwe Hollandsche Waterlinie.

IJ terug en kwam den 26sten weder aan de werf om geheel afgetimmerd en afgeschilderd te worden.

Den 2den Mei had, met eene toespraak van den Directeur en Commandant der Marine, de kiellegging plaats van een vierde pantserschip, gewijzigd type *Koningin Regentes*. De bouw van dit schip werd reeds spoedig met kracht aangevat, zoodat thans de romp tot het pantserdek grootendeels op de helling staat en de huid over dat gedeelte voor de helft is aangebracht.

Bij Kon. besl. van den 10den Augustus 1903 n°. 1 is aan dit pantserschip de naam geschonken van *Marten Harpertsz. Tromp* ter herinnering aan den zeeheld, die op den 10den Augustus 1653, strijdende aan het hoofd van 's lands vloot, roemrijk het leven liet.

Met den bouw van enkele lichte vaartuigen voor dezen bodem is aangevangen.

Voor de torpedobootten *Smeroe*, *Tangka* en *Wajang* werden inventarisgoederen aangemaakt.

Het stoomloodtransportvaartuig *de Schelde* onderging enkele wijzigingen in den bovenbouw en voorzieningen aan romp, machines en stoomketels, waartoe het eenigen tijd aan de werf vertoefde en tweemaal in het droogdok werd opgenomen.

Het lichtschip No. 6 *Haaks* vertrok, na afgeschilderd te zijn, van de werf.

De overige verrichtingen bestonden in de regelmatig doorlopende en jaarlijks wederkeerende werkzaamheden, als: het verrichten van diverse grootere en kleinere voorzieningen aan de in dienst zijnde schepen, ressorteerende onder de Directie der Marine te Amsterdam; ten behoeve van den torpedodienst en de inrichtingen behoorende tot de actieve zeemacht; de conservatie, kleine herstellingen en reglementaire dokkingen van de schepen in reserve; den aanmaak en de herstelling van magazijns-, torpedo- en

artilleriegoederen; het verrichten van diverse voorzieningen aan de werfinrichtingen, gebouwen, gereedschappen en werkvaartuigen; het verleenen van assistentie bij keuringen en aanmaak van goederen voor het Departement van Koloniën, enz.

Van het meeste belang was daaronder het volgende:

De monitor *Cerberus* (in dienst) onderging enkele herstellingen aan romp, machines en stoomketels; evenzoo het communicatievaartuig *Pijl*.

De torpedoboot *Cycloop* onderging reparatiën aan machine en ketel.

Het opnemingsvaartuig *Buijskes* werd in October 1902, na het eindigen der opnemingen, aan 's Rijks werf opgelegd en onderging de noodige voorzieningen. Een nieuwe kom-buis werd geplaatst en alles voor den gewonen tocht gereedgemaakt; den 1sten April verliet het de werf.

Een aanvang werd gemaakt met de herstelling van verschillende stoombarkassen en defensiesloepen.

De kanonneerboot *Dog*, die tijdelijk ter beschikking van het loodswezen gesteld was, keerde in Maart 1903 aan de werf terug en onderging, na opname van den toestand de noodige herstellingen.

De kanonneerboot *Bever* werd eerst aangewezen voor de winteroefeningen en kwam daartoe 4 November 1902 in dienst; in het voorjaar van 1903 werd de bodem daarna voor verschillende diensten gebruikt in het belang van de veiligheid gedurende en na de stakingsdagen; 1 April had de buitendienststelling plaats.

De kanonneerboot *Wodan* is, na daarvoor gereedgemaakt te zijn, sedert 31 Maart 1903 in dienst voor de zomer-oefeningen.

De achterwielsloep *LXXI* en stoomsloep *XL* deden met de *Rinkelaar* dienst bij het opnemen van de plassen in de Nieuwe Hollandsche Waterlinie.

Vak van Uitrusting.

Voor Hr. Ms. pantserschip *Hertog Hendrik* werden tuigdeelen, munitiën en zeildoeken voorwerpen aangemaakt, artillerie- en torpedomaterieel werd onderhouden; voor den proeftocht werd de noodige assistentie verleend en werden materialen verstrekt.

Voor de vischtorpedobooten *Smeroe*, *Tangka* en *Wajang* werden de inventarisgoederen verzameld en aan de twee eerstgenoemde booten afgegeven.

Voor de vischtorpedobooten *Sphinx*, *Python* en *Minotaurus* werden de inventarisgoederen verzameld en afgegeven.

Voor het Gouvernementsstoomschip *Valk*, bestemd voor Zuid-Nieuw-Guinea, werden de inventarisgoederen verzameld.

Het opnemingsvaartuig *Buijskes* werd gedurende de wintermaanden in orde gebracht voor de hydrographische opnemingen.

Toezicht werd uitgeoefend op de vervaardiging van tuig, zeilen, tenten, enz. voor den in aanbouw zijnden loodsschoener, den loodskotter, het Gouvernementsstoomschip *Valk*, alsmede op de voorzieningen aan het tuig van Hr. Ms. pantserdekschip *Friesland*.

Tuig en inventarisgoederen van de *Pollux*, alsmede de inventarisgoederen der overige schepen in reserve, werden onderhouden.

De kanonneerboot *Dog*, die gedurende eenigen tijd aan het loodswezen was afgestaan, werd weder voor den dienst gereedgemaakt.

Het logementschip *Rinkelaar* werd gereedgemaakt om dienst te doen bij opnemingen in de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Aan aanvragen van de verschillende loodsdistricten werd voldaan.

Verschillende werkzaamheden voor aanschaffing en uitzending van goederen ten behoeve van Hr. Ms. schepen

in het buitenland en in de koloniën werden uitgevoerd.

De voornaamste artillerie-werkzaamheden hebben bestaan in:

1°. *Van het personeel op 's Rijks werf.*

Het keuren en in orde brengen van nieuw artillerie-materieel, aangeschaft ter aanvulling van den magazijns-voorraad, ten behoeve van het Departement van Koloniën en voor de in aanbouw zijnde torpedobooten type *Ophir* en type *Hydra* en Hr. Ms. pantserschip *Hertog Hendrik*.

Het onderhouden van het artillerie-materieel der schepen in de 1ste klasse der reserve.

Het herstellen van artillerie-materieel, behoorende tot den magazijnsvoorraad en tot den inventaris van in dienst zijnde schepen.

Het weder bewapenen van Hr. Ms. *Dog*.

Het opstellen van het geschut aan boord van Hr. Ms. *Hertog Hendrik*, het beproeven der munitieaanvoer-inrichtingen en het onderhouden van het artillerie-materieel aan boord van dien bodem.

Het bruineeren van kanonnen van 3.7 cM. st.

Het aanmaken van reddinglichten *HOLMES* ter aanvulling van den magazijnsvoorraad en ten behoeve van het Departement van Koloniën.

Het gereedmaken voor de verzending naar Oost-Indië van 11 kns. van 17 cM. A n°. 1 met toebehoorende affutage en van verschillende partijen rookvrij buskruit en voor de verzending naar West-Indië van 4 kanons van 7.5 cM. A met toebehoorende sloepsaffuiten en de noodige gereedschappen.

2°. *Van het personeel in het projectielenmagazijn in Polder VIII.*

Het schoonmaken en luchten van het prismatisch buskruit van Hr. Ms. *Sumatra* voor zoover dit niet reeds was

geschied en het verrichten van de noodzakelijkste werkzaamheden aan de munitiën van dien bodem.

Het gereedmaken van de munitiën voor Hr. Ms. pantser-schip *de Ruijter* en van 3 torpedobooten type *Ophir* (voor zoo-ver deze nog niet waren gereedgekomen in het vorig tijdvak).

Het nazien van de munitie van de schepen in de 1ste klasse der reserve en het nazien en luchten van het buskruit dezer schepen (de scherpe geweer- en revolverpatronen werden tegen nieuwere merken verwisseld).

Het gereedmaken van een gedeelte der munitie van Hr. Ms. pantserschip *Hertog Hendrik*.

Het ontledigen van de granaten en het sloopen der kardozen van Hr. Ms. *Udur*.

Het aanmaken voor den magazijnsvoorraad van:

131.000	patronen, losse t/geweer
500.000	" scherpe t/geweer
30.000	" " t/revolver
104.500	" " t/geweer kl. kal.

Het keuren en voor zoover noodig het verpakken van nieuw aangeschaft artillerie-materieel voor den magazijnsvoorraad ten behoeve van het Departement van Koloniën.

Het aanmaken van de noodige kardoos- en springladingzakken en zakken tot patronen ten behoeve van het Departement van Koloniën.

Ten slotte wordt opgemerkt dat door de invoering der holpijpen st. t/slaan van bodems t/patroonzakken en der modellen bodem t/stempelen veel arbeid werd bespaard.

De voornaamste werkzaamheden bij den dienst der draagbare wapenen waren:

1°. *Geweerwinkel*.

In het afgelopen tijdvak moesten 62 geweren voorzien worden van nieuwe loop en wegens slechte schietuitkomsten. Als buitengewone herstellingen kwamen voor: het uitrusten

van de monding der geweren, welke uitfreezingen echter weinig goede resultaten opleverden, en het richten van den loop van een geweer.

De transformatie van de pompstokken tot geweer met dunner uiteinde had geleidelijk plaats, evenals het aanbrengen van de pinnen, trekkervorkveer; terwijl alle kap-messen voorzien zijn van gewijzigde gevesten.

Daar het inschieten van nieuwe loopen e. a. met veel bezwaar gepaard ging door gebrek aan een te allen tijde beschikbare schietbaan, werd ingevolge Ministerieele beschikking dd. 5 September 1903 bureau D n^o. 49b, eene commissie benoemd tot het trachten te verkrijgen van een inschietbaan van 50 M., zoo mogelijk in de nabijheid van den geweerwinkel.

2^o. Arsenaal en magazijn.

Eene scheiding had plaats tusschen magazijn en arsenaal.

Ten gevolge van de gewijzigde inrichting en overbrenging der inventarissen konden de periodieke opzendingen van Willemsoord en Hellevoetsluis eerst op een later tijdstip geschieden, zoodat deze werkzaamheden nu nog onderhanden zijn.

Eene inzending werd gedaan aan de tentoonstelling van ledergoed, enz. te Waalwijk, van het ledergoed en het schermmaterieel, bij de Marine in gebruik.

Ingevoerd werden: schermhandschoenen met kappen, rechtsche, gewijzigd model; leder extract, en gedrukte inschietschijven.

In beproeving zijn nog: eene nieuwe wijze van bevestiging der greephoutjes tot bajonetten, handschoenen voor geschut gevuld met asbest-flexible en koehaar, terwijl het in beproeving geweest zijnde lederconserveermiddel „densol”, als duur en minder deugdelijk dan de bestaande conserveermiddelen, niet werd aangenomen.

Nog werd in beproeving gegeven een pompstok met houtbekleding, welke pompstok dadelijk werd afgekeurd, daar uit vroeger genomen proeven gebleken was, dat dergelijke pompstokken niet voldoen.

'S RIJKS WERF TE WILLEMSOORD.

• Vak van Scheepsbouw.

Tot de gewone werkzaamheden, in bovengemeld tijdvak verricht, behooren de herstellingen van magazijnsgoederen, het conserveeren der reserveschepen, het onderhouden van de vaartuigen van het loodswezen en het voor den dienst gereedmaken van bodems, als: de *Urania*, *Ever*, *Neptunus*, *Argus* en *Sperwer*, die slechts een gedeelte van het jaar in dienst zijn.

Aan boord van de *Zeehond*, de *Gier*, de *Njord* en de *Dolfijn* werd het dek geopend, om de ketels te kunnen uitnemen tot het ondergaan van herstellingen, terwijl de ketels van de *Sperwer* door nieuwe van hetzelfde type werden vervangen. Bovendien ondergingen deze vaartuigen de gewone kleine herstellingen, terwijl bij de *Zeehond* ook het bovendek grootendeels vernieuwd, een stuurhuis op de brug geplaatst, en het geheele schip uitgebroken, geschraapt en geschilderd, en weer betimmerd werd. Bij de *Dolfijn* is het schip thans tot ditzelfde doel uitgebroken en wordt het geheele boven- en campagnedek vernieuwd.

Aan de torpedobooten werden geene belangrijke herstellingen verricht, terwijl successievelijk de *Smeroe*, *Tangka* en *Wajang* door de maatschappij Fijenoord werden opgeleverd en in dienst gesteld. Vroeger waren reeds de *Python*, *Minotaurus* en *Sphinx* door de maatschappij de Schelde opgeleverd en werden deze booten voor den overtocht naar Oost-Indië gereedgemaakt en daartoe van looze kimkielen voorzien.

Hr. Ms. de *Ruijter* werd verder voor den dienst in West-Indië

gereedgemaakt, terwijl de *Holland* eene grondige herstelling aan de ijsinrichting onderging. De geheele leiding werd nagezien en zooveel noodig hersteld of gewijzigd en waar mogelijk bekleed; de vrieskamer werd vergroot en in de torpedokamer eene provisiekast voor den Commandant aangebracht. Verder werd hier aan boord een Temperley transporter geplaatst aan den voormast en werden aan het bovendeck twee stoomlieren aangebracht. Overigens werd de *Holland* voor den dienst in Oost-Indië gereedgemaakt.

De *Friesland* onderging aan de fabriek van de maatschappij Fijenoord belangrijke herstellingen aan machines, ketels en romp en werd na oplevering in conservatie opgenomen, voor den dienst in Oost-Indië gereedgemaakt en den 1sten October in dienst gesteld. Ook hier wordt de vrieskamer op gelijke wijze als aan boord van de *Holland* vergroot.

De *Koningin Wilhelmina* bleef, na terugkeer uit Oost-Indië, in dienst, maakte gedurende den zomer een drietal kruistochten met de adelborsten van het oudste studiejaar en werd na binnenkomst den 1sten October uit dienst gesteld om de noodige herstellingen aan machines en ketels te ondergaan.

De *Piet Hein* werd, na terugkeer uit Oost-Indië uit dienst gesteld, de geheele ijsinrichting van boord verwijderd en hersteld, om die op de *Kortenaer* te kunnen plaatsen.

Van de *Hefring* werd de inrichting tot het plaatsen van Elia torpedo's verwijderd, de kooiverschansing vooruit weggenomen en een kanon van 12 cM. snelvuur geplaatst, waar vroeger het kanon van 28 cM. stond. De *Hefring* werd, gedurende de herstellingen aan de *Sperwer*, in hare plaats aan de *Bellona* toegevoegd.

Vak van Uitrusting.

Hr. Ms. pantserschip *Koningin Regentes*. Na terugkeer uit West-Indië werd het schip voorzien van de benodigde inven-

tarisgoederen en gereedgemaakt ter aanvaarding der reis naar Oost-Indië, werwaarts het 15 November 1902 vertrok.

Hr. Ms. pantserschip *Kortenaer*. De nog benoodigde inventarisgoederen verstrekt en aan boord gebracht; verder gereedgemaakt voor de indienststelling.

Hr. Ms. pantserdekschip *Holland*. Aan boord werd gebracht het Temperley-toestel, waarmede proefnemingen plaats hadden tot het snel laden van kolen. De nog benoodigde inventarisgoederen werden verstrekt.

Het schip werd verder gereed gemaakt voor een reis naar Oost-Indië, waarheen het den 3den September 1903 vertrok.

Hr. Ms. pantserschip *de Ruijter*. Na indienststelling te Rotterdam op den 29sten October 1902, kwam die bodem den 18den November d.a.v. te Willemsoord, werd verder in gereedheid gebracht voor eene reis naar West-Indië, en vertrok den 18den December 1902 derwaarts.

Hr. Ms. pantserschip *Piet Hein*. Na terugkomst uit Oost-Indië werden nog eenige zeilen en tenten hersteld en inventarisgoederen in ontvangst genomen, waarna 't schip den 14den Maart 1903 werd uit dienst gesteld.

Hr. Ms. pantserdekschip *Koningin Wilhelmina der Nederlanden*, keerde den 19den Februari 1903 uit Oost-Indië terug. Daarna werd 't schip gereedgemaakt voor een oefeningsreis naar den Noord-Atlantischen oceaan met de adelborsten 2e klasse 1e afdeeling van het Koninklijk Instituut, waarheen het den 2den Mei vertrok en 25 Juni terugkeerde. Den 14den Juli daarop vertrok deze bodem voor het verrichten van een dergelijke reis naar Schotland en Noorwegen en keerde daarvan den 28sten Augustus weer, waarna nog een korte tocht op de Noordzee plaats had, na affloop waarvan het vaartuig zal worden uit dienst gesteld.

Hr. Ms. pantserdekschip *Friesland*. In herstelling geweest zijnde te Fijenoord, kwam het den 29sten Juli 1903 te Wil-

lemsoord terug en wordt dit schip nu in gereedheid gebracht om in het najaar naar Oost-Indië te vertrekken.

De torpedobooten *Python*, *Minotaurus* en *Sphinx*, aangebouwd voor den dienst van Koloniën, werden hier verder in gereedheid gebracht om hare bestemming te kunnen opvolgen. Zij vertrokken den 22sten Augustus j.l. naar Oost-Indië.

H. Mr. pantserschip *Hertog Hendrik*. Geassisteerd werd bij het verhalen in- en uit 't droge dok, tot het schoonmaken van het schip. Daarna werd het op de gemeten mijl onder stoom beproefd.

Hr. Ms. zeilschoener *Argus*. Afgetuigd, het tuig werd nagezien en hersteld, verschillende zeildoeksche artikelen aangeemaakt en gerepareerd, daarna opgetuigd en weder voor den dienst in gereedheid gebracht.

Hr. Ms. politieschoener *Zeehond*. Masten werden uitgenomen en weder ingezet, het tuig nagezien en hersteld, daarna werd het vaartuig weder voor den dienst gereedgemaakt.

Voor verschillende schepen en vaartuigen tot deze Directie behorende, werd het tuig onderhouden en voorzien, inventarisgoederen werden verstrekt, gerepareerd of vernieuwd; verschillende werkzaamheden werden nog verricht, als het maken en herstellen van zeilen, tenten, kleeden, bekleeden der stoomleidingen enz.

Voor den magazijnsvoorraad werden aangemaakt: seinvlaggen, geschutshijven, waterdichte kleedingstukken voor de verschillende directiën enz., benevens een fok voor de *Nautilus*.

Voorts werden nog voor het loodswezen, de lichtschepen, het hospitaal, het instituut, de mariniers, de hydrographie enz. verschillende werkzaamheden verricht, voornamelijk aan loodsvaartuigen welke werden op- en afgetuigd, of 't tuig gerepareerd en voorzien van zeilen, kleeden, enz.

Artillerie.

Bij de buitendienststelling der verschillende schepen kwamen aan het artillerie-materieel geen herstellingen van belang voor.

De elektrische afvuurinrichting der kanons van 21 cM. A n^o 1 opgesteld in de barbette-torens der pantserschepen *Evertsen* en *Kortenaer*, werden door de firma KRUPP gewijzigd, terwijl een dergelijke elektrische afvuurinrichting aan boord van Hr. Ms. *Piet Hein* zal worden aangebracht.

Met het wijzigen der opzetten met draadraam van het snelvurend geschut grooter dan 3.7 cM. tot het geven van correctie voor de vaart werd voortgegaan.

De proef met de verlichte nachtrichtmiddelen, door middel van de scheepsleiding aan boord van Hr. Ms. *Bellona*, is nog niet geeindigd.

Hr. Ms. *Hefring* werd bewapend met een kanon van 12 cM. n^o. 3 en toegevoegd aan Hr. Ms. *Bellona*, tijdens de zomeroefeningen van de kanonniërs 1e klasse.

De munitieliften van 15 en 12 cM. a/b van Hr. Ms. *Holland* werden aan dek voorzien van een verhoogden rand, ten einde het van de pallen glijden van de bovenste patroon bij slingerend schip te voorkomen.

Hr. Ms. *Friesland* keerde van Fijenoord terug, alwaar door de firma KRUPP de motoren der elektrische munitieliften werden gewijzigd en ingericht als aan boord van de *Koningin Regentes*; evenals aan boord van de *Holland* werden de liften van 15 en 12 cM. van een verhoogden rand aan dek voorzien.

Ten behoeve van het Departement van Koloniën werden 11 stuks kanonnen van 17 cM. A n^o. 1 uit den magazijns-voorraad afgestaan.

Oostoever. Proeven werden voortgezet met rookvrij buskruit voor patronen van 3.7 cM.

Na beproeving der uit Oost-Indië teruggekeerde pyrotechnische lichten, aangemaakt met krijt in plaats van stuifkalk in de verduisteringssas, werd bepaald dat voortaan alle lichten met krijt moeten worden aangemaakt en de bestaande lichten der verschillende directiën alle te Willemsoord moeten worden gewijzigd.

's RIJKS WERF TE HELLEVOETSLUIS.

Vak van Scheepsbouw.

De uit dienst gekomen schepen, waaronder de korvet *Sommelsdijk* en de schoener *Suriname* werden in de klasse van reserve gebracht waartoe zij behoorden, of voor indienststelling gereedgemaakt.

De kanonneerboot *Das* werd, nadat nieuwe stoomketels waren ingezet, van een nieuw opperdek voorzien en gereedgemaakt voor de gebruikelijke oefeningsreis met de leerlingen-machinist.

Aan de kanonneerboot *Udur* werd de wijziging begonnen ten einde haar in te richten tot instructieschip voor een grooter getal leerlingen-machinist.

De werkzaamheden tot het inrichten van de *Bonaire* als instructieschip voor den torpedodienst werden voortgezet.

Aan Hr. Ms. *Nautilus* werden in vóór- en najaar de noodige voorzieningen verricht om het schip telkens tot het maken van een kruistocht in staat te stellen.

Aan de reserve-schepen werden de voorkomende herstellingen, tot hun onderhoud noodig, verricht.

De schepen in deze Directie dienstdoende, ondergingen de aangevraagde herstellingen en voorzieningen, terwijl ze — evenals de reserve-schepen — zooveel noodig werden gedokt.

Met de naamlooze vennootschap Gasfabriek Hellevoetsluis werd voor de levering van de gasverlichting aan boord

van de *Bonaire* en met de firma's WIJNMALEN & HAUSMANN, VAN RIETSCHOTEN en HOUWENS te Rotterdam en LANDRÉ & GLINDERMAN te Amsterdam voor de levering van eenige gereedschappen, contract gesloten.

Vak van Uitrusting.

De noodige werkzaamheden werden uitgevoerd tot het in conservatie opnemen van buiten dienst gestelde en het gereedmaken van in dienst komende schepen en vaartuigen. Het overige materieel werd onderhouden volgens de voorschriften en de noodige herstellingen werden verricht aan tuig, zeilen en tenten, artillerie- en torpedomaterieel en inventarisgoederen.

Het opnemingsvaartuig *Raaf*, den 16den October uit dienst gesteld, werd, na gedurende den winter daarvoor gereedgemaakt te zijn, den 1sten April wederom in dienst gesteld voor de militaire hydrographie.

Het instructieschip *Nautilus*, den 21sten October vertrokken ter aanvaarding van den winterkruistocht, kwam 15 Februari alhier ter reede terug en verliet den 14den April 's Rijks werf, na aldaar alle noodige voorzieningen te hebben ondergaan. Den 12den September van den zomerkruistocht teruggekeerd, hadden wederom soortgelijke herstellingen plaats.

Het pantserschip *Schorpioen* werd den 14den Februari uit dienst gesteld en gereedgemaakt tot tijdelijke indienststelling bij mobilisatie.

De korvet *Sommelsdijk*, den 20sten November voor het politietoezicht op de zeevisscherij in dienst gekomen, werd 13 Mei weder uit dienst gesteld en in de 2de klasse van reserve opgenomen.

De schoener *Suriname* keerde den 6den Augustus van zijne stationneering in West-Indië hier terug en is den 15den Augustus uit dienst gesteld.

Van de torpedoboot *Makjan* onderging de inventaris eenige wijzigingen, ten gevolge van de vervanging der cilindrische door waterpijketels.

De kanonneerboot *Braga*, gedurende den winter als tender aan Hr. Ms. wachtschip voor de vaar- en schietoefeningen toegevoegd, is, na tijdens de werkstakingen in dienst te zijn gesteld, den 31sten Maart weder in conservatie opgenomen.

Gedurende de werkstakingen waren ook de defensiesloepen nos. 54, 61 en 67 van 24 Februari respectievelijk tot 25, 27 en 25 April in dienst.

De ontwapende kanonneerboot *Das*, half Januari van nieuwe ketels voorzien, was van 1 Mei tot 8 Augustus in dienst voor het onderricht der leerlingen-machinist, werd daarna in conservatie opgenomen, in afwachting van eene andere bestemming.

De kanonneerboot *Udur* werd ontwapend en gereedgemaakt om in den vervolge den dienst van de *Das* te verrichten.

De torpedobooten *VI* en *VII* zijn uit de sterkte afgevoerd, de eerste voor het onderwijs der leerlingen-machinist op den wal geplaatst, de tweede verkocht en van beide de inventarisgoederen in den voorraad gestort.

Voor de indienststelling van de *Bonaire* als torpedo-instructieschip, ter vervanging van de *Amstel*, werden de noodige voorbereidende werkzaamheden verricht.

Artillerie.

De artilleriewerkzaamheden bestonden, behalve in het onderhouden en herstellen van het materieel, in het aanmaken van ernstvuurwerken voor deze Directie en van de benodigde patronen scherpe $\sqrt{3.7}$ cM. en patronen scherpe tot revolver voor Hr. Ms. *Hertog Hendrik*.

Belangrijke werkzaamheden en leveringen
door particulieren.

Bij de particuliere inrichtingen werden de werkzaamheden uit de in de vorige jaarboeken vermelde contracten voortvloeiende, voortgezet of beëindigd.

Nieuwe contracten werden aangegaan:

Met de firma W. C. & K. DE WIT te Amsterdam voor eene ankerinrichting enz. voor Hr. Ms. pantserschip *Hertog Hendrik*.

Met de scheepsbouw-maatschappij v/h J. J. CROLES te IJlst voor een stalen bottervaartuig ten behoeve van het loodswezen in het 2de district.

Met de naamlooze vennootschap Fabriek van stoom- en andere werktuigen H. JONKER & ZN. te Amsterdam, voor de levering van stoomketels voor stoomsloepen.

Met de firma WHITEHEAD & Co. te Fiume, voor eene heklanceerinrichting a/b Hr. Ms. pantserschip *Hertog Hendrik*.

Met de maatschappij van scheepsbouw en verhuring van vaartuigen v/h onder de firma H. BERNHARD te Amsterdam, voor den bouw van een stalen kotter en een stalen schoener, beide voor den dienst van het loodswezen.

Met de maatschappij voor scheeps- en werktuigbouw FIJENOORD te Rotterdam voor het uitvoeren van herstellingen aan romp en stoomwerktuigen van Hr. Ms. pantserschip *Friesland*.

Met de firma GROENEVELD, RUEMPOL & Co. te Amsterdam, voor eene elektrische installatie aan boord Hr. Ms. pantserschip *Hertog Hendrik*.

Met de firma MERREM & LA PORTE te Amsterdam voor de levering der pantserplaten voor het in aanbouw gebrachte pantserschip *Tromp*.

Met de Kon. maatschappij DE SCHELDE te Vlissingen, voor de stoomwerktuigen van dat pantserschip.

Met de firma KRUPP voor de levering van artilleriematerieel, met de firma ARMSTRONG voor de onderwaterlanceerinrichtingen en met de firma WHITEHEAD voor torpedo's, alles voor hetzelfde pantserschip.

Met de Kon. maatschappij DE SCHELDE te Vlissingen en de maatschappij FIJENOORD te Rotterdam, ieder voor twee torpedobooten, type *Ophir*.

Door tusschenkomst van het Departement van Marine werden ten behoeve van den Indischen dienst contracten gesloten met den Heer P. SMIT JR. voor de levering van een politievaartuig en een stoomschip voor de verlichting en bebakening in Ned.-Indië.

In het tijdperk van 1 October 1902—1 October 1903 werden met betrekking tot het materieel de volgende maatregelen en beschikkingen genomen.

Sloepstakels. De beproeving van sloepstakelblokken, vermeld op pag. 22 van het vorig jaarboek, wordt voortgezet. De resultaten zijn aanvankelijk gunstig gebleken; het is echter nog niet vastgesteld welk systeem het beste is.

Log KRESS. De proef vermeld op pag. 22 van het vorig jaarboek is niet verder voortgezet. De toestellen zijn verwijderd omdat het zich liet aanzien dat geen voldoende resultaten verkregen zouden kunnen worden.

Duitsche kolen. De beproeving dezer kolen voor werfgebruik toonde aan dat, hoewel de prijs per ton het bepaalde percentage beneden dien voor Oostkustkolen was, het verdampingsvermogen aanzienlijk minder was dan dat der Oostkustkolen, zoodat de kosten der stoomvorming bij gebruik van de Duitsche kolen belangrijk hooger waren dan bij het stoken met Engelsche Oostkustkolen. (Zie vorig jaarboek pag. 22.)

Afstandmeters. De proef met een nieuwen afstandmeter van BARR & STROUT wordt voortgezet aan boord van de *Koningin-Regentes*.

De beproeving der instrumenten van ZEISS aan boord van verschillende schepen wordt eveneens nog voortgezet.

Met een nieuwen vervaardigden afstandmeter, gewijzigd model ITERSON, worden proeven tegelijk met het instrument van ZEISS genomen.

Vertikale krachtmeters. De beproeving hiervan (zie vorig jaarboek pag. 23) heeft er toe geleid, dat tot invoering wordt overgegaan.

Nieuw model sloep. Het ontwerp voor een sloep van kleinere afmetingen, bestemd ten gebruike van den Commandant (zie vorig jaarboek pag. 23) is gereedgemaakt en een sloep wordt daarnaar gebouwd.

Nachtsextant. De beproeving wordt voortgezet (zie vorig jaarboek pag. 23).

MELDRUM vuurhaarden. De hiermede op 's Rijks werf te Hellevoetsluis verkregen resultaten blijven gunstig. De toepassing op een werfketel in de directie Amsterdam heeft ten gevolge van omstandigheden onafhankelijk van den in beproeving zijnden vuurhaard, niet zulke gunstige resultaten opgeleverd.

Acetyleen seinlantaarn. De beproeving wordt aan boord van de *Holland* voortgezet.

Sloepsstrijkinrichting. De inrichtingen door den heer C. J. F. DE VOS geleverd aan boord van het pantserschip *de Ruijter*, hebben bij proefnemingen met recht liggend schip en bij een slagzijde van 5° goed voldaan.

Een plan wordt uitgewerkt voor de plaatsing aan boord van het pantserschip *Tromp* van een sloepsstrijkinrichting genaamd *WELM quadrant davit* en voor toepassing op hetzelfde schip van een toestel DE VOS tot gelijktijdige beproeving van beide soorten sloepsstrijkinrichtingen.

Sloepstuigen. De beproeving van een nieuw model zeiltuig voor de sloepen *B 4* (zie vorig jaarboek pag. 25) is aan verschillende schepen opgedragen en nog niet afgeloopen.

Draadlooze telegraphie. Ten behoeve van een vergelijkende beproeving hier te lande der verschillende daarvoor in aanmerking komende toestellen en het daarna uitrusten van een schip van het auxiliair eskader met het best gebleken toestel, zijn op de begrootingen van Marine en van Koloniën de noodige gelden toegestaan. Een deel der toestellen is aangeschaft, in de behandeling waarvan het daarvoor aangewezen personeel geoefend wordt.

Buitendien zijn twee waarnemingsposten, een te Amsterdam op het instructieschip *Admiraal van Wassenaer* en een te Kampen op een der torens, ingericht ten einde gelegenheid te geven aan de SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES SANS FIL de werking van hare toestellen hier te lande te doen zien.

Temperley-toestellen. Het toestel aan boord van de *Holland* geplaatst, heeft getoond zakken kolen sneller te kunnen aan boord brengen dan de vulling der zakken kon plaats hebben. Aangezien in buitenlandsche havens de leveranciers van kolen verkozen de kolen op hun eigen wijze aan boord te brengen zonder gebruik te maken van het Temperley-toestel en een gewone laadboom met stoomlier bij voorkeur meer gebruikt werd, is van de toepassing van het Temperley-toestel afgezien en tot verstrekking van gewone laadboomen met stoomlieren aan de pantserdek- en pantserschepen besloten. (Zie vorig jaarboek pag. 26).

Limburgsche kolen. Maatregelen zijn genomen om op nieuw met deze kolensoort proeven te nemen aan boord van verschillende schepen. (Zie Jaarboek 1900—1901 pag. 25).

Petroleummotor. Plannen zijn in bewerking voor de toepassing van een petroleum- of olie-motor met aangekoppelde dynamo aan boord van het pantserschip *Tromp* tot

het drijven der noodige scheepshulpwerktuigen, wanneer de stoomketels buiten gebruik kunnen zijn.

Hercules-touw. Met deze soort staaldraadtouw, waarvan de strengen omgeven zijn door een hennepbekleding, zijn op de *Sommelsdijk* proeven genomen welke zeer goed voldaan hebben. Dezelfde tros is aan boord van de *Zeehond* ter verdere beproeving verstrekt.

Aan de *Holland* is een stel takels van Hercules-touw voor een der sloepen, die veelvuldig gebruikt wordt, ter beproeving verstrekt.

Artillerie.

De beproeving van de verlichte nachtrichtmiddelen door accumulatoren-batterijen en door stroom, geleverd door de dynamo van het schip (referte min. res. van den 17den Juli 1900 n°. 56) is afgelopen. Welk systeem van verlichting de voorkeur verdient, moet nog worden bepaald.

De beproeving der sabelscheeden nieuw model van meer bollen vorm ingevolge de min. res. van den 22sten Januari 1902 n°. 41, is nog niet afgelopen.

De beproeving van de accumulatoren-batterijen voor de hulpverlichting van munitie-bergplaatsen ingevolge de min. res. van den 25sten Juni 1902 n°. 58 wordt voortgezet.

Bij min. res. van den 13den Januari 1903 n°. 52 werd machtiging verleend om te Amsterdam te doen aanmaken de benodigde piassava wisschers van 24 en 15 cM. Deze wisschers zijn van hetzelfde model, met toepassing van enkele kleine verbeteringen, als die bedoeld in de min. res. van den 8sten September 1902 n°. 39 en zijn aan boord verstrekt.

Ingevolge de min. res. van den 9den Februari 1903 n°. 37, werd op den magazijns-inventaris ingevoerd leder-extract voor onderhoud van ledergoed, aanvankelijk alleen in de magazijnen, en werd bij min. res. van den 28sten Juli

1903 n°. 41 ditzelfde onderhoud ook voorgeschreven voor aan boord en kwam het onderhoud van het ledergoed met slappe was daardoor te vervallen.

Bij min. res. van den 24sten Februari 1903 n°. 49 werd bepaald, dat practische gegevens zouden worden verzameld omtrent de vuursnelheid bij de snelvuurkanons van 24—12 cM., terwijl ditzelfde voor de kns. van 3.7 cM. en de revolver kanons werd gelast bij min. res. van den 16den October 1903 n°. 40.

De proef met pyrotechnische lichten, waarin bij de samenstelling van de verduisteringssas krijt is gebezigd in stede van stuifkalk, refereert min. res. van den 1sten November 1900 n°. 49, is met goeden uitslag bekroond geworden, zoodat bij min. res. van den 13den Maart 1903 n°. 55 de vervaardiging van die lichten met krijt is voorgeschreven.

Ten einde bij slingerend en stampend schip de patronen van 15 en 12 cM. het afglijden van de boventafels der munitie-liften te beletten, werd bij min. res. van den 6den April 1903 n°. 34 besloten een proef te nemen bij een lift van iedere soort om door het aanbrengen van een rand aan de boventafel de patroon meer steun te geven.

Nadat deze inrichting met gunstig gevolg was beproefd, werd bij min. res. van den 28sten April 1903 n°. 63 het aanbrengen der randen gelast voor alle liften van 15 en 12 cM.

Bij min. res. van den 9den Mei 1903 n°. 40 werden in de voorschriften voor het onderhoud van de geweren verschillende wijzigingen aangebracht, ten doel hebbende meerdere zekerheid voor een deugdelijk onderhoud, het vervallen in tijd van vrede van het uitpompen van de loopen met het pompkoord om zodoende uitslijting aan de monding te voorkomen.

Ingevolge de min. res. van den 30sten Mei 1903 n°. 69 werd, nadat dit vooraf beproefd was bij het korps mari-

niers, gelast het ondereinde der pompstokken tot geweer een weinig te wijzigen, waardoor deze beter voldoen.

Ingevolge de min. res. van den 4den Juli 1903 n°. 66, werd eene vergelijkende proef gehouden met een pompstok tot geweer, aangeboden door den fabrikant MICHEELS te Maastricht, en den pompstok marine-model, waarbij deze laatste betere resultaten gaf.

Ingevolge de min. res. van den 5den September 1903 n°. 49 werd eene gewijzigde wijze van inschieten voor de geweren ingevoerd op 50 M. en als gevolg daarvan werden in den magazijns-inventaris opgenomen schijfbeelden gedrukte inschiet.

Bij min. res. van den 30sten September 1903 n°. 34 werd een lichter trom-materieel ingevoerd, ter geleidelijke vervanging van het bestaande, nadat het bij het korps mariniers was beproefd en deugdelijk bevonden.

Stoomwezen.

Waterpijpketels. Aandacht bleef gewijd aan middelen om vermindering te brengen in het kolenverbruik der YARROW-waterpijpketels, en om deze ook in andere opzichten te verbeteren. Zoo zijn de stoomketels van Hr. Ms. pantser-schip *Hertog Hendrik*, dat in de maanden Augustus en September 1903 met goed gevolg zijne proeftochten hield, voorzien van stoomhouders met eenigszins grooter middel-lijn dan op de voorafgaande zusterschepen *Koningin Regentes* en *de Ruyter*, ten einde droger stoom te bekomen; het verwarmend oppervlak werd eenigszins vergroot door in de twee meest naar het vuur gekeerde rijen pijpen van elken bundel de vrije ruimten met pijpen aan te vullen. Ten einde den last, welke de vernieuwing der kantsteen- veroorzaakt, langs de vuren geplaatst tot bescherming van de waterhouders, op te heffen, werden deze kantsteen- geheel weggelaten, waartoe voor de waterhouders eene con-

structie is aangenomen, bij welke geen klinknaad onmiddellijk aan het vuur wordt blootgesteld.

Scheidingsmuren, bestaande uit FIELD-pijpen en tusschengevoegde steenen, de vuurruimte verdeelende in twee helften, werden in al de zes ketels van het pantserschip *Hertog Hendrik* toegepast; ook werden deze ketels voorzien van HOWDEN-kasten tot verwarming van de naar de vuren toegevoerd wordende lucht. In deze laatste twee opzichten werd dus het stelsel, dat het eerst op de *Noord-Brabant* en daarna op de *Koningin Regentes* is toegepast, gevolgd, daardoor eenigermate terugkomende van de vereenvoudigde inrichting der ketels van Hr. Ms. *de Ruyter*, zooals in het vorig jaarboekje omschreven.

Het blijft steeds moeilijk aan de practijk gegevens omtrent het kolenverbruik te ontleenen, verkregen onder omstandigheden voldoende overeenkomstig om tot juiste vergelijking der uitkomsten van verschillende middelen van kolenbezuiniging te geraken; intusschen schijnt ook voor waterpijpketels van het YARROW-type het nut van HOWDEN-luchtverwarmingskasten te zijn bewezen. Hr. Ms. *Koningin Regentes* had in dienst een kolenverbruik van 0.96 K.G. en meer per uur per I.P.K.; Hr. Ms. *de Ruyter* 1.26 K.G. en meer per uur per I.P.K. Bij vergelijking dezer uitkomsten dient intusschen in aanmerking genomen te worden, dat van Hr. Ms. *Koningin Regentes* tot heden meer gegevens voorhanden zijn dan van Hr. Ms. *de Ruyter*, en dat op laatstgenoemd schip alleen de drie achterketels voorzien zijn van de scheidingsmuren; hier aanboord werd bevonden door vergelijking van de vóórketels met de achterketels, dat de scheidingsmuren ongeveer 7 pct. besparing van brandstof opleveren, het stoken zeer vergemakkelijken en de stoomvorming veel regelmatigier maken.

Op reis naar Oost-Indië van Hr. Ms. pantserschip *Holland*, welke bodem 3 September 1903 van den Helder

derwaarts vertrok, en welks 2 cylindrische ketels van HOWDEN-kasten tot verwarming van de verbrandingslucht voorzien zijn (de waterpijpketels niet), hadden de volgende proeven plaats:

1ste proef. 2 cylindrische ketels leveren stoom voor alle doeleinden (distilleeren voor ketelvoeding- en scheepsdienstverbruik inbegrepen) en worden gedurende 48 uur met goede krachtsinspanning gestookt (wacht in drieën, 5 cM. luchtdruk bij de waaiers).

2de proef. 2 Cilindrische ketels leveren stoom voor de hoofd- en de hulpwerktuigen der voortstuwing (goede krachtsinspanning als boven); 2 waterpijpketels leveren stoom voor den scheepsdienst (distilleeren als boven inbegrepen); duur 24 uur.

3e proef. 3 waterpijpketels leveren stoom voor alle doeleinden (als boven opgevat) hierbij het vermogen, door de hoofdwerktuigen ontwikkeld regelende om gelijk te zijn aan proef 1; duur 48 uur. *)

4e proef. 3 waterpijpketels leveren stoom voor de hoofd- en de hulpwerktuigen der voortstuwing, hierbij het vermogen der hoofdwerktuigen regelende om gelijk te zijn aan proef 2; 1 cil. ketel levert stoom voor den scheepdienst (als in de vorige drie gevallen); duur 24 uur.

UITKOMSTEN.

Nummer der proef.	I.P.K. der hoofdwerk.	Vaart.	Totaal kolenverbruik		Kolenverbruik p. 24 uur		Kolenverbruik voor voortstuwing p. uur p. I.P.K.
			p. 24 uur.	p. geogr. mijl.	Voortstuwing.	Scheepsdienst + distilleeren van ketelvoedingwater.	
1	293	5.29	25000 K.G.	787 K.G.			
2	903	9.25	33000 "	598 "	23550 K.G.	9450 K.G.	1.08 K.G.
3	294	5.25	30475 "	970 "			
4	903	9.12	40800 "	746 "	29425 "	11375 "	1.36 "

Gebruikt werden Cory's Merthyr-Cardiffkolen van middelmatige kwaliteit.

*) Deze proef was eerst met 2 waterpijpketels ondernomen, doch spoedig onmogelijk gebleken wegens hoogst onregelmatig waterpeil; blijkbaar is de stoomruimte, welke 2 waterpijpketels der Holland aanbieden, voor dit doel te klein.

Het kolenverbruik van cylindrische ketels met HOWDEN-kasten en dat van YARROW-waterpijpketels zonder HOWDEN-kasten verhoudt zich hier dus als 1 : 1.26.

Pyrometerproeven en schoorsteengas-analysen zullen, nu het pantserschip *Hertog Hendrik* zijne proeftochten heeft gemaakt, met een of meer der ketels van dit schip worden vervolgd (zie vorig jaarboekje pag. 32).

Roetblazen. Terwijl het roetblazen met samengeperste lucht goed blijft voldoen, is tevens uitgezien naar een middel om het op deze wijze losgeblazen roet op mechanische wijze te verwijderen. Hiertoe zijn aan boord Hr. Ms. pantserschip *de Ruyter* en op Hr. Ms. torpedobooten *Smeroe*, *Tangka* en *Wajang* roetzuigers verstrekt, welke, door de roetblaasslang aan de luchtdrukleiding der torpedo's gekoppeld (behoudens de vereischte drukvermindering), als ejectoren werkende, het roet wegzuigen en dit in een voor de opening gehouden zak uitstorten. Op Hr. Ms. *de Ruyter* blaast men gewoonlijk het roet eerst uit den pijpenbundel, door het rooster heen in den drooggemaakten aschbak, en zuigt het van daar weg; de moeilijkheid het roet *stofrij* in de zakken op te vangen, is tot heden nog niet overwonnen. Ook op Hr. Ms. pantserdekschip *Friesland* wordt een roetejector verstrekt; hier is tevens, door middel van kleine luiken in de fronten der ketelomkasting, een gelegenheid gemaakt het roet rechtstreeks weg te zuigen uit de plaatsen waar het zich het sterkst ophoopt, n.l. aan de buitenzijde tegen den voet der pijpenbundels, waar tevens horizontaal doorgaande plaatstrooken ter hoogte van ongeveer 30 cm. worden aangebracht om het buiten de pijpenbundels neervallende roet zooveel mogelijk uit de tusschenruimte der ondereinden van de pijpen verwijderd te houden.

Vuurvaste steenen. De proeven met vuurvaste steenen in den proefoven op 's Rijks werf te Amsterdam, worden voortgezet ook met soorten van Nederlandschen oorsprong.

Stoomverhitterproeven. De proeven met den stoomverhitter (tot het drogen en in geringe mate oververhitten van den stoom), aangebracht op den YARROW-waterpijpketel van een barkas in de directie Willemsoord, hebben in de eerste plaats geleerd dat oververhitte stoom van slechts 190° C. (de stoomoverdruk was 8.5 Kg., dus overeenkomende met 176.5° C. voor verzadigden stoom) reeds zeer nadeelig werkt op bronzen machinedeelen, zoodat dit materiaal, gelijk bekend, doch zooals thans gebleken ook bij zeer matige oververhitting, in de hoogedruk-schuifkast en in den hoogedruk-cylinder niet mag worden toegepast. Bij genoemden stoomdruk en het gebruik van 2 cylinder-compound-machines werd door stoomdroging, gepaard aan beperkte oververhitting van slechts 15° C. een merkbare kolenbesparing verkregen. Op grond van den korten duur en de voor de proeven minder gunstige omstandigheden kan het bedrag hiervan nog niet vermeld worden. De oververhitter bleef op barkas II, zijnde de zoogenaamde lucht-barkas van den torpedodienst, in de directie Willemsoord met goed gevolg in gebruik. Bij wijze van proef zijn de zuigerstangwerkbussen dezer barkas voorzien van „Galvanische-metall-papier”-pakking, afkomstig van de fabriek van dien naam te Berlijn, een goedkoope en eenvoudige pakkingsoort, welke in elke cilindrische pakkingskamer passend kan worden besteld, en geacht wordt ook tegen oververhitten stoom bestand te zijn.

Deze pakkingsoort werd verder gebruikt voor de zuigerstangen van torpedoot N^o. III en voor die van den schoener *Zeehond*, en voldeed op al deze vaartuigen goed, zoodat thans toepassing op een grooter schip in overweging wordt genomen.

Condensors. De condensors van Hr. Ms. pantserschip *de Ruyter*, sedert den 29sten October 1902 in dienst, en, zooals in het vorige jaarboekje omschreven, geheel uit ver-

zinkt zacht staal vervaardigd, met in de pijpplaten tot een vaste verbinding uitgerolde pijpen, voldeden tot heden goed. Alleen werd opgemerkt, dat het kalkachtige aanzetsel in de pijpjes overvloediger is dan men gewoonlijk in condensorpijpjes opmerkt, zoodat na een jaar gebruik wel tot wegboren van het aanzetsel zal moeten worden overgegaan; of dit meer overvloedig zich neerzetten van een ketelsteenachtige massa moet worden toegeschreven aan toevallige omstandigheden, zooals de samenstelling van het zeewater in den West-Indischen Archipel, toevallig hoogere temperaturen in den condensor, toevallig geringere circulatiesnelheid, of wel aan de verzinkt stalen pijpjes zelf, is nog niet uitgemaakt. Dat in den hulpcondensor, welke in samenstelling met de hoofdcondensors geheel overeenkomt, reeds vrij spoedig twee pijpjes zijn moeten vervangen worden, wegens het daarin ontstaan van cirkelvormige gaatjes (van binnen naar buiten gevormd, en op dezelfde beschrijvende lijn van het cylindrische pijpje gelegen) moet blijkbaar aan plaatselijke gebreken in deze twee pijpjes worden toegeschreven; het verschijnsel heeft zich niet herhaald.

Smeermiddelen. Het op 's Rijks werf te Willemsoord samenstellen van compound-olie uit één deel geraffineerde katoenzaadolie en 3 deelen minerale krukpenolie heeft geen bevredigende uitkomst opgeleverd, daar de oliesoorten zich niet voldoende mengden; met een bekend olie-fabrikant werd daarna contract gesloten tot het leveren van zoo mogelijk ditzelfde mengsel. Bij circulaire voor de Zeemacht werd de verstrekking van compound-machine-olie voor verschillende schepen geregeld, en werden eenige soorten aangewezen, welke bij voorkeur tot concurrentie moeten worden in aanmerking gebracht.

Puntschoppen werden ingevoerd teneinde het verwerken van steenkolen in de ruimen te vergemakkelijken.

Vuurbrillen in verschillende vormen sedert jaren in beproe-

ving, ten einde bij het stoken van vuren met aangejaagden trek de oogden der stokers tegen de hitte en het felle licht te beschermen, voldeden niet; de proeven werden gestaakt. Een in hout gevat donker gekleurd glas wordt op de stookplaats ter beschikking gesteld om af en toe de ligging der brandstof duidelijk te kunnen waarnemen.

Contracten. De voornaamste contracten op het gebied van stoomwerktuigen en ketels gesloten zijn de volgende: Met de maatschappij voor scheeps- en werktuigbouw Fijenoord te Rotterdam, voor:

een omvangrijke herstelling van de machines en ketels van het pantserdekschip *Friesland*, inbegrepen het veranderen van het stelsel van gesloten stookplaatsen in dat van gesloten aschplaatsen en Howden-luchtverwarming voor de twee cylindrische ketels en in dat van groepsgewijze omsluiting in luchtkasten voor de waterpijpketels;

de vervaardiging van stoomwerktuigen en ketels (als onderdeelen van den geheelen bouw) van twee torpedobooten type *Ophir*.

Met de Koninklijke maatschappij de Schelde te Vlissingen, voor:

de herstelling van ketel en machine van het loodtransportvaartuig *Schelde*; herstellingen aan werktuigen en ketels van de kanonneerboot *Gier*;

de levering en opstelling der stoomwerktuigen en ketels voor het vierde pantserschip type *Koningin Regentes*, genaamd *Tromp*, in aanbouw op 's Rijks werf te Amsterdam;

de vervaardiging van werktuigen en ketels (als onderdeel van den geheelen bouw) van twee torpedobooten type *Ophir*;

het aanmaken van een nieuwen stoomketel voor het torpedotransportvaartuig *Mercur*.

Met den heer P. Smit Jr. te Rotterdam, voor de vervaardiging van de machine en den ketel (als onderdeel van

den geheelen bouw) van het bebakeningsvaartuig voor het Departement van Koloniën *Pharus*;

de machines en ketels (als onderdeel van den geheelen bouw) voor een platboom-rivier-stoomer met verhoogde schroeven, voor het Departement van Koloniën.

Met de naamlooze vennootschap, fabriek van stoomketels en werktuigen, voorheer H. & J. SUYVER & Co. te Amsterdam, voor:

de vervaardiging van 2 stel nieuwe stoomketels, bestemd voor de kanonneerbooten *Havik* en *Hefring*, alsmede voor de levering van drie waarlooze stoomketels voor stoomsloepen van 28 Eng. voet.

De Nederlandsche fabriek van werktuigen en spoorwegmaterieel te Amsterdam, als onder-aanneemster voor de Nederlandsche scheepsbouw-maatschappij, ging voort met de vervaardiging der stoomwerktuigen van het stoomschip der Gouvernements-marine voor den dienst ter kust van Zuid-Nieuw-Guinea *Valk*, voor het Departement van Koloniën in aanbouw bij bovengenoemde scheepsbouw-maatschappij.

Door de werf 't Kromhout van den heer D. GOEDKOOP JR. te Amsterdam, worden de machine en de ketel voor de stoomsloep lang 30 Eng. voet. No. 110, ten behoeve van genoemd stoomschip *Valk* vervaardigd.

Uitkomsten der vollekraft- en bijbehorende stoomproeven, in Nederland gehouden na oplevering
van machines en ketels, gedurende het tijdvak van dit jaarverslag.

Datum.	Naam van het schip.	Duur.	Omw. p. min.	Vaart in geogr. mijl.	I. P. K.	Gen. diep- gang in M.	Spoed schr. in meters.	Brandstof in K.G. p. u. per I. P. K.	Opmerkingen.
1902.									
8 Oct.	<i>Frans Naerebout.</i>	6 uur	95.3	8.10	100	2.44	2.83	0.85	Cardiff-kolen van uitmuntende kwaliteit.
21 "	<i>Id.</i>	4 "	141.7	10.51	337	2.455	2.83	0.80	" veel slakken gevend.
24 "	<i>Python.</i>	3 "	430.9	24.96	1269	1.098	2.18	1.52	" goede kwaliteit.
25 "	<i>Minotaurus.</i>	3 "	421.7	24.36	1281	1.108	2.18	1.30	"
14 Nov.	<i>Loodsstoomer No.3.</i>	4 "	128.8	10.78	440	3.21	2.95	0.96	Whombroell-Schotsche kolen, goede kwaliteit.
15 "	<i>Id.</i>	5 1/2 "	92.1	8.19	140	3.20	2.95	1.36	Id. met een weinig Cardiff; bijna stoffijn, dus slecht.
1903.									
23 Mei	<i>Sphinx.</i>	3 "	420.3	24.38	1442	1.105	2.17	1.26	Cardiff-kolen, goede kwaliteit.
14 Juli	<i>Smeroe.</i>	3 "	360.9	24.64	1927	1.14	2.49	0.8	"
21 Aug.	<i>Hertog Hendrik.</i>	8 "	114.9	13.8	2867	5.425	3.98	1.38	Natuurlijke trek. Cardiff-kolen met veel fijn.
21 en 22									
Aug.	<i>Id.</i>	16 "	100.9	—	1930	—	3.98	1.38	
26 Aug.	<i>Id.</i>	—	81.6	10.11	1037	5.365	3.98	—	2 ketels te werk } 12 " à 25 m/m. luchtdruk
26 "	<i>Id.</i>	—	99.1	12.15	1868	bij	3.98	—	3 " " " " } onder de roosters;
26 "	<i>Id.</i>	—	113	13.34	2748	aanv.	3.98	—	4 " " " " } Cardiff-kolen met veel fijn.
9 Sept.	<i>Id.</i>	4 uur	141	16.53	6282	5.42	3.98	1.035	3 tot 5 1/2 c/m. luchtdr. onder de roosters Cardiff (International)-kolen van zeer goede kwaliteit. Geen premie was gesteld op meer vermogen dan de gevorderde 6000 I. P. K.
27 Aug.	<i>Tangka.</i>	3 uur	372.5	25.61	1900	1.151	2.49	0.88	Cardiff-kolen, goede kwaliteit.
28 "	<i>Id.</i>	—	310.6	21.76	1415	—	—	—	" " "
28 "	<i>Id.</i>	—	272.5	19.09	887	1.115	2.49	—	" " "
28 "	<i>Id.</i>	—	222.6	16.04	511	—	—	—	" " "
28 "	<i>Id.</i>	—	182.3	13.42	280	—	—	—	" " "
24 Sept.	<i>Wajang.</i>	3 uur	350.5	24.71	1979	1.128	2.51	0.93	Cardiff-kolen, goede kwaliteit.
25 "	<i>Id.</i>	—	327.1	23.28	1611	—	—	—	" " "
25 "	<i>Id.</i>	—	313.7	22.37	1473	1.097	2.51	—	" " "
25 "	<i>Id.</i>	—	286.4	20.4	1111	—	—	—	" " "
25 "	<i>Id.</i>	—	178.6	13.1	258	—	—	—	" " "

Torpedodienst.

I. *Personeel.*

Gedurende het verslagjaar ging het bevel over het torpedo-instructieschip *Marnix* den 15den Augustus van den Kapitein-luitenant ter zee A. L. VAN DER MOOLEN op diens ranggenoot F. PINKE over. Met het bevel over het torpedo-logementschip *Vulkaan* bleef de Luitenant ter zee der 1ste klasse G. WILSEN ELIAS belast, terwijl de Luitenant ter zee der 1ste klasse G. J. VAN DER HOUT als Commandant van het torpedo-logementschip *Amstel* van den 27sten Juli af tijdelijk werd vervangen, eerst door den Luitenant ter zee der 1ste klasse J. A. VAN ZADELHOFF, daarna door den Luitenant ter zee der 1ste klasse C. KRUIJS.

Voor de keuring en overname van torpedo-materieel werd de Luitenant ter zee der 1ste klasse E. E. DULLEMOND van den 16den October tot den 15den November naar de fabriek van WHITEHEAD EN Co. te Fiume gecommitteerd, terwijl de Luitenant ter zee der 2de klasse P. H. D. SCHUTTEVAER aldaar tot den 10den Januari verbleef, tot het houden van toezicht op de vervaardiging en afwerking van torpedomaterieel; hij werd daarna vervangen door den Luitenant ter zee der 1ste klasse F. L. RAMBONNET, welke officier aldaar tot den 16den Juli werkzaam was.

Den 16den September werd de Luitenant ter zee der 1ste klasse P. H. D. SCHUTTEVAER weder te Fiume werkzaam gesteld.

Het bevel over de voor Oost-Indië bestemde booten *Python*, *Minotaurus* en *Sphinx* werd opgedragen respectievelijk aan de Luitenants ter zee der 1ste klasse C. W. DE VISSER, J. C. BENTZ VAN DEN BERG en J. P. GUEPIN. Hoewel deze booten den 4den Juli onder de rechtstreekse bevelen van den Directeur en Commandant der Marine te Willemsoord werden gesteld, bleven de bemanningen tot

het vertrek der booten op den 22sten Augustus tot de rolle van Hr. Ms. *Marnix* behooren.

Na het beëindigen der oefeningen met torpedomaterieel werd de *Hefring* buiten dienst gesteld en de Luitenant ter zee der 1ste klasse W. CORNELIS op den 21sten November uit de rolle van Hr. Ms. *Marnix* afgevoerd.

De detacheringen van verschillende officieren in de directie Hellevoetsluis hielden verband met de oefeningen der torpedobooten, welke in genoemde directie plaats hadden.

In de bemanning der torpedobooten *Rindjani*, *Hekla*, *XIII* en *XVIII* werd door de *Marnix* voorzien, terwijl de *Amstel* die voor de *Ophir* (later voor de *Smeroe*) *Pangrango* (later voor de *Tangka*) en *XV* leverde. Eindelijk voorzag de *Vulkaan* in de bemanning voor boot *III*.

Door verwisseling der bemanningen werd zooveel doenlijk zorg gedragen, dat het geheele personeel aan de oefeningen deelnam.

Gedurende een gedeelte van het verslagjaar werd een aantal zeemiliciens in de betrekkingen van torpedist, stoker, kok en hofmeester, zoowel voor de herhalings- als voor de eerste oefening bij den torpedodienst geplaatst.

In October 1902 werd het voorgeschreven examen afgenomen aan de matrozen, welke tot matroos-torpedist waren opgeleid. Aan allen, ten getale van 17, kon het brevet worden uitgereikt.

Voor de in de directie Willemsoord aanwezige matrozen-torpedist werd een herhalingscursus gehouden, terwijl ook voor de onderofficieren-torpedist gedurende den winter geregeld theorie werd gehouden.

Den 16den Januari werden 17 matrozen aan boord geplaatst om deel te nemen aan de opleiding voor torpedist.

De korporaal-stokers van de opleiding tot sergeant-stoker voeren beurtelings op de torpedobooten om zich verder te bekwamen.

Eenige torpedisten en matrozen-torpedist, zoomede de timmermansleerlingen van het *wachtschip* werden in het duiken geoefend.

Gedurende het verslagjaar werden aangenomen en ter verdere vorming aan boord van de *Vulkaan* geplaatst 10 torpedomakers, waarvan 7 tot korporaal werden bevorderd.

II. Oefeningen.

Gedurende de eerste helft der maand October 1902 werden de zomeroefeningen voortgezet. De booten *III*, *XV* en *XVIII* vertoefden daartoe van den 1sten tot den 18den October in het Zuiderfrontier, waar boot *XV* daarna in conservatie werd gebracht, terwijl de andere booten naar Willemsoord terugkeerden.

Den 18den October werden de zomeroefeningen gestaakt. De booten *III*, *XIII* en *XVIII* bleven echter voorloopig nog varen met het oog op verschillende proefnemingen.

Op de gewone wijze hadden gedurende den winter de theoretische oefeningen plaats voor de torpedisten en torpedomakers van verschillende qualiteiten. Tevens werd aan de korporaal-stokers, deelnemende aan de opleiding tot sergeant-stoker, gelegenheid gegeven zich te oefenen in het behandelen der machines, waartoe twee maal 's weeks met een klein model torpedoboot werd gevaren.

Den 1sten April namen de zomeroefeningen met de booten *Ophir*, *Pangrango*, *Rindjani*, *Hekla*, *III*, *XIII*, *XV* en *XVIII* een aanvang, nadat te voren door de booten was geproefstoomd en de kompassen en peiltoestellen waren geverifieerd.

De groot model torpedobooten, te zamen vormende de groep A, bleven tot den 22sten Juni in de directie Willemsoord tot het doen van contrôle-schoten en het houden van vaar-, lanceer-, en aanvalsoefeningen.

Op genoemden datum vertrok deze groep naar Hellevoetsluis, ten einde in het Zuiderfrontier dezelfde oefeningen te houden. De booten bleven hier tot den 26sten Augustus, alleen onderbroken door een kort verblijf te Willemsoord gedurende het bezoek van Zijne Koninklijke Hoogheid den PRINS DER NEDERLANDEN en door een tocht naar Delfzijl bij het bezoek van Hare Majesteit de KONINGIN aan die plaats.

Bij indienststelling der torpedobooten *Smeroe* en *Tangka*, respectievelijk op den 19den Augustus en den 18den September, werden de *Ophir* en *Pangrango* uit dienst gesteld.

De groep torpedobooten B, bestaande uit de *Hekla*, III, XV en XVIII, hield tot den 22sten Juni oefeningen in het Zuiderfrontier, waarna deze booten twee aan twee gestationneerd werden te West-Terschelling om van daar uit de Noordelijke toegangen tot de Zuiderzee te bevaren. Deze oefeningen den 31sten Juli geëindigd zijnde, werden die in de stelling van den Helder voortgezet.

Van den 1sten September tot den 3den October waren alle beschikbare torpedobooten toegevoegd aan de divisie voor binnenlandschen dienst.

De werkzaamheden en oefeningen bestonden voorts in:

10. Het inschieten der torpedo's van torpedobooten.
20. Het doen van contrôleschoten aan boord van torpedobooten.
30. Het verleenen van assistentie bij het doen van contrôleschoten aan boord van schepen, en bij de beproeving der onderwater-lanceerinrichtingen aan boord van de *Hertog Hendrik* en het inschieten der torpedo's aan boord van dien bodem.
40. Het doen springen van exercitie-mijnen aan boord der spartorpedobooten.
50. Oefening in het seinen met de dag- en nachtseinmiddelen, zoowel op de booten onderling als met ter reede

of in de haven liggende schepen en met de lichttorens.

60. Het houden van de voorgeschreven oefeningen in het vuren met de kanons van 3.7 cM. en van 5 cM. No. 2.

III. *Proeven.*

Aan boord van de *Pangrango* werd een proef genomen met United States pakking, terwijl aan boord van een klein model boot durit-kleppen in de luchtpomp werden beproefd.

De onderzoekingen werden voortgezet aangaande de beste wijze van conserveeren der stoomketels aan boord der booten type *Ophir*.

De werkzaamheden en proeven op de inschietplaats eindigden medio October 1902, terwijl zij den 1sten Mei 1903 werden hervat. Zij bestonden voornamelijk in het regelen van een indicateur type *XII*, terwijl in de nabijheid van de *Vulkaan* proeven met nieuw lanceerkruit plaats hadden.

IV. *Verschillende bijzonderheden.*

Gedurende de zomeroefeningen kwamen min of meer belangrijke averijen voor, ten gevolge waarvan de *Ophir*, de *Rindjani* en de *Pangrango* in het droge dok moesten worden opgenomen, terwijl boot *III* en boot *XV* voor herstelling op de helling moesten worden gehaald.

Kleinere averijen werden met eigen middelen hersteld.

Gedurende het verslagjaar werden door de torpedobooten 239 lanceeringen gedaan.

V. *Mutatiën drijvend materieel.*

De mutatiën, voornamelijk het gevolg van het beurtelings oefenen der booten in de directiën Willemsoord en Hellevoetsluis, zijn in den hierachter volgende staat samengevat.

In dienst op 1 Oct. 1902.	In dienst gesteld.	Uit dienst gesteld.	Te Hellevoetsluis waren gestationneerd.
<i>Ophir.</i> <i>Pangrango.</i> <i>Rindjani.</i> <i>Hekla.</i> <i>III.</i> <i>XIII.</i> <i>XV.</i> <i>XVIII.</i>	19 Aug. '03 <i>Smeroe.</i> 18 Sept. '03 <i>Tangka.</i>	19 Aug. '03 <i>Ophir.</i> 18 Sept. '03 <i>Pangrango.</i>	Van 1 April—22 Juni <i>Hekla, III, XV, XVIII.</i> " 22 Juni—23 Juli <i>Ophir en Pangrango.</i> " 29 Juni—23 Juli <i>Rindjani.</i> " 30 Juli—26 Aug. <i>Pangrango en Rindjani.</i> " 6—17 Aug. <i>Ophir.</i>

Gedurende het overige gedeelte van den verslagtijd waren de booten te Willemsoord in station behalve boot *XV*, welke gedurende den winter te Hellevoetsluis werd opgelegd.

Scheikundig Laboratorium te Amsterdam.

In het tijdvak van 1 October 1902—1 October 1903 werden 3141 monsters onderzocht, namelijk:

Aantal.	Benaming.	Aantal.	Benaming.
257	Metalen en metaallegeeringen.	21	Loodwit.
304	Boter.	19	Zinkwit.
9	Zout.	1	Zinkgrijs.
11	Suiker.	19	Meer.
13	Rietsuikersiroop.	6	Rozenobelgoud.
89	Kaas.	177	Diverse verfstoffen, zouten, zuren, enz.
40	Geconserveerde spijzen.	32	Papier.
8	Jenever en alcohol.	22	Leder.
16	Meel.	97	Kleedingstoffen.
1	Vermicelli.	28	Kardoeszijde en -saai.
2	Thee.	19	Onderscheidingsteekenen.
1	Vleeschextract.	8	Vlaggedoek.
11	Wijn.	376	Zeildoek.
21	Drinkwater.	128	Caoutchouc.
3	Azijnessence.	748	Petroleum.
6	Victualien van binnengekomen schepen.	8	Glycerine.
4	Gemalen peper.	3	Gemethyleerde spiritus.
4	Vaatwerk.	3	Caustieke soda.
162	Zeep.	8	Phosphorcalcium.
80	Minerale machine-olie.	24	Steenkolen.
39	Plantaardige en dierlijke olie.	11	Vloeibaar koolzuur.
4	Gemengde olie.	3	Glazen buisjes voor Thomson's loodintoestel.
6	Vaseline.		
289	Buskruit en explosieve stoffen.		

De 257 monsters metalen en metaallegeeringen zijn de volgende:

Aantal.	Benaming.	Aantal.	Benaming.
33	Bronsoorten.	4	Mangaanbrons.
14	Phosphorbrons.	3	Aluminium.
68	Geelkoper.	18	Goud op knopen.
2	Muntz' metaal.	11	Zilver " "
9	Naval brass.	24	Zink.
6	Compositiekoper.	3	Nikkelstaal.
3	Deltametaal.	2	Platina.
2	Argentiaan.	4	Lood.
23	Roodkoper.	1	Aluminiumbrons.
15	Tin.	1	Bismuth.
5	Soldeer.	1	Brittannia-metaal.
5	Witmetaal.		

Het onderzoek der bovengenoemde artikelen geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen:

Onder de bronssoorten kwam het vijfmaal voor, dat zij wegens te laag kopergehalte en sterke verontreiniging met lood moesten worden afgekeurd; twee metalen voor afsluiters bevatten slechts 79.8 en 83.2 pct. koper en 2.8 en 1.3 pct. lood. Het metaal van de schroef van de *Bonaire* bestond uit 83.0 pct. koper, 10.6 pct. zink, 4.0 pct. tin, 1.4 pct. lood en 1.0 pct. ijzer. Een metaal, als geelkoper aangeboden, bleek te zijn eene bronssoort, bestaande uit 80.9 pct. koper, 4.7 pct. tin, een spoor lood en de rest zink.

Drie als phosphorbrons aangeboden metalen waren lood-bronzen, bestaande uit 80.7—81.3 pct. koper, 10.9—11.1 pct. tin en 7.7—8.1 pct. lood. Van de overige waren er vijf geschutbronzen, bestaande uit $\pm$ 90 pct. koper en $\pm$ 10 pct. tin, en moesten er twee, waarvoor dezelfde samenstelling verlangd was, maar die bestonden uit 83.9 en 85.4 pct. koper, 10.3 en 9.8 pct. tin, 3.7 en 4.6 pct. lood, sporen ijzer en de rest zink, worden afgekeurd.

Van de monsters geelkoper was viermaal het kopergehalte te laag; een waschbak voor de *Hertog Hendrik* bestond uit 73.5 pct. koper, 5.8 pct. lood, 2.0 pct. tin, 1.3 pct. ijzer en de rest zink, derhalve uit een tinhoudend geelkoper, verontreinigd door groote hoeveelheden lood en ijzer.

De twee monsters Muntz' metaal voor huidkoper bestonden uit 61.7 pct. koper en verder zink.

Naval brass moest tweemaal afgekeurd worden, omdat het in plaats van 1 pct. tin slechts 0.1 pct. bevatte.

Een schroefblad van de *Koningin Wilhelmina* bestond uit 55.8 pct. koper, 41.0 pct. zink, 1.1 pct. lood, 1.3 pct. ijzer en 0.5 mangaan en kon op grond van deze samenstelling als een Deltametaal beschouwd worden.

Van de monsters vertinsel van kombuisketels waren er drie loodhoudend.

Van de monsters witmetaal bestonden er drie uit Babbitt's metaal, bevattende $\pm$ 85 pct. tin, $\pm$ 10 pct. antimoon en $\pm$ 5 pct. koper; twee hadden eene afwijkende samenstelling en bestonden uit witmetalen met hoog loodgehalte:

	Tin.	Antimoon.	Koper.	Lood.
I.	31.5 pct.	5.9 pct.	3.0 pct.	59.1 pct.
II.	60.4 „	10.1 „	2.6 „	26.7 „

Mangaanbrons n^o. 1 bevatte tweemaal slechts sporen mangaan en bestond uit 58.4 en 58.3 pct. koper, 38.4 en 37.7 pct. zink, 1.3 en 1.4 pct. tin, 0.4 en 0.2 pct. lood, 1.6 en 2.4 pct. ijzer; het metaal voor den voortstuwer van de *Ophir* bestond uit 63.7 pct. koper, 30.9 pct. zink, 0.9 pct. tin, 0.9 pct. lood, 1.5 pct. ijzer en 1.8 pct. mangaan.

De monsters aluminium hadden alle een gehalte van meer dan 99 pct. aluminium en waren verontreinigd door geringe hoeveelheden silicium, ijzer en koper.

Vergulde knopen waren tweemaal slechts met zeer geringe hoeveelheden goud verguld; op verzilverde knopen konden tweemaal slechts sporen zilver worden aangetoond,

maar werden daarna hoeveelheden van 5.3—16.5 m.gr. zilver per knoop gevonden.

Van de drie monsters nikkelstaal bevatten er twee volgens den eisch ruim 5 pct. nikkel, het derde slecht 3.2 pct.

De monsters lood bezaten steeds een gehalte van ruim 99 pct.

Lepels en vorken van Victoria-aluminiumbrons bestonden uit 91.0 pct. aluminium, 4.8 pct. koper, 4.1 pct. ijzer en 0.3 pct. silicium en waren zoo bros, dat zij voor het doel ongeschikt geoordeeld werden.

Een monster bismuth was aan zijne oppervlakte zoo geoxydeerd, dat het moest worden afgekeurd; het bevatte $\pm$ 6 pct. oxyde.

Van de monsters boter moesten er 20 wegens het bevatten van boorzuur worden afgekeurd. In dit jaar werd begonnen met het bepalen van den zuurgraad van de geleverde boter. In twee monsters boter van prima kwaliteit bedroeg deze 2.3 en 1.6, en was zij na bewaren gedurende een half jaar in het magazijn niet merkbaar verhoogd. In de geleverde boter varieerde hij zeer sterk, van 4.0—11.5, en was in vele gevallen hooger dan 5, wat als hoogste grens voor goede tafelboter wordt aangenomen. Vervalsching met margarine werd nimmer aangetroffen.

Van de monsters zout moesten er twee wegens het bevatten van te veel gips worden afgekeurd.

Van de monsters rietsuikersiroop bestonden er drie uit mengsels van rietsuiker- en glucosestroop.

De kaas had achtmaal voor vette kaas een te laag vetgehalte.

Voor de jenever deed zich in den loop van dit jaar de vraag voor, of uit te maken zou zijn of deze uit granen gestookt was. Een opzettelijk ingesteld onderzoek leerde, dat dit langs chemischen weg niet vast te stellen is.

Een monster vermicelli bestond uit tarwemeel met een gehalte van 13.2 pct. gluten.

Drinkwater moest vijfmaal wegens het bevatten van

sporen lood worden afgekeurd; het regenwater, opgevangen aan de marinierskazerne, bevatte geene voor de gezondheid schadelijke bestanddeelen, maar veel organische stof en werd daarom filtratie over beenkool wenschelijk geacht.

De victualie der binnengekomen schepen bevond zich over het algemeen in zeer goeden staat.

Een monster gemalen peper had een zeer hoog aschgehalte van 8.4 pct., hetgeen door verontreiniging met zand veroorzaakt was.

Van de monsters zeep moest er één wegens te hoog vochtgehalte worden afgekeurd en werd bij 14 wegens te hoog vochtgehalte, bij 12 wegens te laag vetzuurgehalte korting toegepast.

Van de monsters minerale machine-olie had een monster dynamo-olie eenmaal te hooge viscositeit en bestond een andermaal uit een mengsel van traan en minerale olie in plaats van uit zuivere minerale olie. Cylinderolie was eenmaal te donker van kleur en te dun vloeibaar. Een monster Germania Wodan Ice-Engine oil bestond uit een zuivere minerale olie van een soortelijk gewicht van 0.895, eene viscositeit van 9.3° E. een ontvlammingspunt van 160° C. en was bij -28° C. nog vloeibaar; zij geleek in haar eigenschappen veel op oleonaphta n^o. II van Ragosine.

Fijne olie voor indicateurs, die uit ossenpootenolie bestaan moet, was tweemaal vervalscht met minerale olie; een monster zoogenaamde siccatief was in 24 uur nog niet droog; een monster talk was grauw van kleur, rook ranzig en bevatte het hooge gehalte van 28.5 pct. vrij zuur (berekend op oliezuur). Gele was was eenmaal met ongeveer 30 pct. parafine of ceresine vervalscht.

De monsters gemengde olie bestonden uit mengsels van minerale olie en verdikte raapolie.

Een monster vaseline kwam in kleur en consistentie niet overeen met het standmonster.

Omtrent de buskruitsoorten valt op te merken, dat in dit jaar een vergelijkend onderzoek werd verricht van monsters nitroglycerine-houdend rookvrij buskruit van de zelfde levering, die ruim vier jaren in de tropen verwijld hadden en die steeds in Nederland gebleven waren. Het bleek, dat zoowel in chemische samenstelling als in stabiliteit geen verschil tusschen de beide monsters bestond en bij geen van beide achteruitgang was ingetreden. Hierbij dient vermeld te worden, dat de monsters buskruit afkomstig waren van de *Friesland*, waar de temperatuur der munitie-bergplaatsen door kunstmatige afkoeling steeds onder 30° C. gehouden wordt. Om als aanvuurlading te gebruiken werd door KRUPP een schietkatoengaas aanbevolen, dat op de zelfde wijze als kunstzijde gefabriceerd wordt. Het eerste monster bezat echter eene onvoldoende stabiliteit, maar bij een volgend was aan onze eischen van stabiliteit voldaan.

Drie monsters Engelsch bruin en drie monsters doodekop moesten wegens te laag gehalte aan ijzeroxyde worden afgekeurd; donker chromaatgroen was eenmaal vervalscht met 59.8 pct. zwaarspaath en met zwartsel, licht chromaatgroen met 69.0 pct. zwaarspaath. Een cementmetaal Excelsior tot het vasthechten van metaal in steen bestond uit 68.4 pct. zwavel, zand en klei; een monster caoutcholeum of gummi-verf bestond uit ultramarijn en zinkwit, aangemaakt met gekookte lijnolie, caoutchouc was er niet in aan te toonen. Van 7 monsters ultramarijn kwamen slechts twee in kleur en aluinbestendigheid met het standmonster overeen; een monster zinkgroen was vervalscht met 60.2 pct. zwaarspaath. Een monster Extract van steenbeschermer bestond uit eene oplossing van 12.2 pct. parafine in hoog kokende benzine met reuk naar amylacetaat; eene soldeer pasta uit een mengsel van ruwe vaseline, chloorzink en chloorammonium; een poeder om koper te soldeeren uit watervrije

borax en een koperblauw (bergblauw). In plaats van bloem van zwavel werd eenmaal fijn gestooten pijpzwavel geleverd; gemalen potlood had tweemaal een te hoog aschgehalte.

Twee monsters machinaal papier bezaten het hoge aschgehalte van 19.3 en 21.8 pct. in plaats van hoogstens 15 pct.

Van de monsters leder was er één niet gaar gelooïd.

Bruingrijze wol voor sokken was eenmaal niet volgens den eisch met alizarine-kleurstoffen op chroombijtmiddel geverfd, en blauw garen eenmaal niet, zooals verlangd was, alleen met indigo. Twee monsters katoen bezaten het hoge gehalte van 7.3 en 8.0 pct. sterksel op de ketting.

Een monster rood vlaggedoek werd tot onderzoek aangeboden, omdat het geheel paars verkleurd was; het bleek, dat het volgens den eisch met cochenille op tinbijtmiddel geverfd was, maar met soda was gewasschen, waardoor de cochenille paars verkleurd was en dat door behandeling met verdund zoutzuur de roode kleur kon hersteld worden.

Van de monsters zeildoek moesten er negen wegens te hoog gehalte aan extractiefstoffen worden afgekeurd. Twee monsters zeildoek, voor heelbleek gekocht, bevatten 15.8 en 18.8 pct. extractiefstoffen en mochten dus allerminst op den naam van heelbleek aanspraak maken; een derde monster bevatte 4.0 pct. extractiefstoffen, hetgeen beter met de benaming overeenkwam.

Onder de monsters caoutchouc kwamen dit jaar 19 monsters door kabelisolatie voor, waarvan de caoutchouc in vele gevallen van inferieure qualiteit was en die zeer wisselende hoeveelheden van verschillende minerale bestanddeelen bevatten, voornamelijk gips, krijt, zinkwit en magnesia. Van de overige monsters moesten er 19 wegens te hoog verlies bij de extractproef, 2 wegens te hoog aschgehalte en 3 om beide redenen worden afgekeurd.

Onder de monsters petroleum kwamen er 4 voor, die als veilige petroleum kunnen beschouwd worden met een ont-

vlammingspunt van 43—49° C.; alle overige waren zware minerale lampenolie met een soortelijk gewicht van 0.820—0.830 en een ontvlammingspunt van 105—120° C.

Van de monsters glycerine was er één niet zuiver en kleurloos.

Een monster langzaam brandend phosphorcalcium was niet langzaam brandend genoeg.

Verschillende soorten steenkolen gaven bij de calorimetrische bepaling de volgende cijfers:

Soort.		Verbrandings- warmte.	Vocht- gehalte.	Asch- gehalte.
Cardiff-kolen	I	8661 caloriën	0.90 pct.	1.80 pct.
"	II	8404 "	0.82 "	3.46 "
Duitsche kolen	I	8476 "	1.40 "	2.30 "
"	II	8391 "	1.90 "	2.95 "
Ombiliën	I	7136 "	8.33 "	3.50 "
"	II	6754 "	8.55 "	5.99 "
Schotsche	"	7830 "	6.88 "	3.00 "
Oostkust	I	6596 "	13.52 "	7.25 "
"	II	6698 "	11.41 "	5.63 "

Een monster Cardiff-kolen, geleverd in September 1887 en in Maart 1889 ingeladen in de ruimen van den monitor *Wesp*, bezat eene verbrandingswarmte van 8412 caloriën bij een vochtgehalte van 1.41 pct. en een aschgehalte van 2.60 pct. en was dus zeker niet van beteekenis achteruitgegaan.

Een flesch vloeibaar koolzuur bevatte het hooge luchtgehalte van 8.6 pct. in plaats van hoogstens 6 pct. in het eerst uitstroomende gas.

Verslag betreffende de herhalings- en teekenschool aan 's Rijks Werf te Amsterdam.

1 October 1902—1 October 1903.

Aan het eind van het vorig schooljaar bedroeg het aantal

leerlingen dat de herhalings- en teekenschool bezocht 61, waarvan 12 alleen de teekenlessen volgden.

Bij den aanvang van den nieuwen cursus werden 8 leerlingen verwijderd wegens voortdurend verzuim of op eigen verlangen en 18 nieuwe leerlingen opgenomen, zoodat het getal leerlingen 71 bedroeg, van welke 12 alleen teekenonderricht kregen.

Bij den aanvang van het tweede halfjaar werden 10 leerlingen van de school verwijderd, enkelen wegens voortdurend verzuim en anderen op eigen verlangen, terwijl 2 leerlingen, die den herhalingscursus reeds hadden doorloopen en nog alleen het teekenonderwijs genoten, thans van den geheelen cursus konden worden afgevoerd. Negen leerlingen werden van de herhalingsschool afgevoerd om alleen het teekenonderwijs te volgen, terwijl 22 nieuwe leerlingen werden aangenomen, zoodat aan het begin van het tweede halfjaar het aantal leerlingen 81 bedroeg waarvan 19 alleen teekenonderwijs genoten.

Het getal leerlingen dat de teekenschool bezocht bedroeg gedurende de beide halfjaren respectievelijk 54 en 52.

De herhalingsschool werd geplitst in 4 klassen: A_I, A_{II}, A_{III} en B waarin de lessen op de volgende wijze waren verdeeld:

Klasse.	Aantal uren per week besteed aan:				Totaal per week.
	Vormleer.	Rekenen.	Lezen.	Schrijven.	
A _I	4	2	$\frac{1}{2}$	—	6 $\frac{1}{2}$
A _{II}	3	3	$\frac{1}{2}$	—	6 $\frac{1}{2}$
A _{III}	3	3	$\frac{1}{2}$	—	6 $\frac{1}{2}$
B	—	5 $\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$

In het onderwijs in de verschillende klassen werd geen verandering gebracht.

In de klassen A werd de vormleer onderwezen, gesplitst in eerste en tweede gedeelte der vlakke meetkunde en lichaamsmeting.

De rekenkunde werd in alle klassen onderwezen, van af de meest eenvoudige bewerkingen in de klasse B, tot de meer ingewikkelde in de klasse A, zooals kubieke wortel-trekking, evenredigheden, enz.

Het schrijven werd alleen in de klasse B onderricht, en was niet noodig voor de leerlingen der hogere klassen.

Het leesonderricht werd in alle vier klassen gegeven, hoewel de leerlingen voor het meerendeel reeds in de klasse B voldoende vlot kunnen lezen. Het onderricht heeft dan ook voornamelijk ten doel door bespreking naar aanleiding van het gelezene zooveel mogelijk te trachten bij te dragen tot de algemeene ontwikkeling van den leerling.

Ook in het teekenonderwijs werd geen verandering gebracht. Voor de nieuw aangekomenen bestond het hoofdzakelijk in het leeren hanteeren van het teekengereedschap, door het teekenen van de meest eenvoudige rechtlijnige figuren, om daarna over te gaan tot het maken van constructies uit de vlakke en de beschrijvende meetkunde, terwijl de meer gevorderden zich oefenden in het opmeten en in teekening brengen van modellen van onderdeelen van werktuigen of andere voorwerpen, of wel in het detailleeren van gegeven of door henzelf vervaardigde teekeningen, waarbij zooveel mogelijk rekening werd gehouden met de qualiteit waarin de leerling op 's Rijks werf werkzaam is.

Het aantal lesuren bedroeg vier per week voor elk der beide klassen, terwijl gedurende de maanden Juni, Juli en Augustus geen teekenonderwijs werd gegeven.

De lessen in het handteekenen, welke hoofdzakelijk aan schildersleerlingen gegeven worden, werden wegens het te gering aantal leerlingen gestaakt.

Met uitzondering van enkelen, die reeds van den aan-

vang van den cursus weinig belangstelling toonden en voor verwijdering van de school moesten worden voorgedragen, werd door de meeste leerlingen de herhalingsschool vrij geregeld bezocht, en kon het meerendeel voor bevordering tot eene hogere klasse in aanmerking komen, terwijl drie leerlingen konden worden afgevoerd, die den herhalingscursus met vrucht hadden doorloopen.

Aan het teekenonderwijs werd door de meeste leerlingen met ijver deelgenomen.

Het bezwaar dat voor sommigen bestond de teekenschool te bezoeken ten gevolge van het overwerk, werd eenigszins verminderd door de in December genomen beschikking dat wanneer de uitvoering van eenig taakwerk ongehinderd kan worden voortgezet zonder medewerking van den betrokken leerling, deze laatste de teekenschool kan volgen. Is echter zijn hulp bij het taakwerk noodig, dan zal hij van de avondschool geen gebruik mogen maken.

Aan het eind van het eerste halfjaar konden twee leerlingen en aan het eind van het tweede drie leerlingen van de werf-school worden afgevoerd, die den cursus zoowel van de herhalings- als van de teekenschool hadden doorloopen, terwijl gedurende den cursus drie leerlingen voor de school bedankten wegens het verlaten van den werfdienst: één tijdelijk, tot het volbrengen van zijn militieplicht, één om over te gaan in Hr. Ms. zeedienst, en de derde wegens op verzoek eervol ontslag uit den werfdienst.

Het onderwijzend personeel bleef steeds met den noodigen ijver zijn taak vervullen.

Verslag omtrent het onderricht, gegeven aan de burger-avondschool te den Helder, aan leerlingen van 's Rijks werf te Willemsoord, gedurende den cursus 1902-1903.

Voor dezen cursus hadden zich 36 nieuwe leerlingen aangemeld, waarvan 15 den vorigen cursus reeds voor eigen

rekening hadden doorloopen, zoodat zij zonder toelatings-examen konden worden ingeschreven. Van de overige 21 leerlingen behoefden 4 geen toelatingsexamen te doen, omdat zij in het jaar 1902 met goed gevolg de lagere school doorloopen hadden. De overblijvende 17 werden aan het toelatingsexamen onderworpen, waarvan 7 slaagden.

Vier en dertig leerlingen waren van den vorigen cursus overgebleven, zoodat het aantal ingeschrevenen bij den aanvang van dezen cursus 60 bedroeg.

In den loop van den cursus bedankten 4 leerlingen voor het verder volgen der lessen, terwijl 4 andere door vertrek uit de gemeente, ziekte en om te voldoen aan hunnen militieplicht de lessen niet meer konden volgen, zoodat aan het einde van den cursus 52 leerlingen waren overgebleven.

Van deze leerlingen waren 16 in de 1ste klasse geplaatst, 16 in de 2de klasse, 14 in de 3de klasse en 6 in de 4de klasse.

Het overgangsexamen, aan het einde van den cursus gehouden, had tot resultaat, dat van de 1ste naar de 2de klasse en van de 2de naar de 3de klasse alle leerlingen konden overgaan. Van de 3de naar de 4de klasse moesten 3 leerlingen worden afgewezen, terwijl van die der 4de klasse 5 leerlingen voor het eindexamen slaagden en aan hen het diploma daarvoor kon worden uitgereikt.

In de lesuren noch in de leervakken werd verandering gebracht, en ook wat de verdeeling der lesuren betreft, werd het programma van den vorigen cursus gevolgd.

Bijna zonder uitzondering werden de lessen door de leerlingen met veel lust en ijver gevolgd.

Verslag over den teekencursus (1902-1903) aan 's Rijks werf te Hellevoetsluis.

De cursus in handteekenen, die, evenals de vorige cursussen, gegeven werd door een der onderwijzers der Departementale teekenschool, werd van af den 2den October 1902

gevolgd door een nieuwen schildersleerling en van af den 10den November 1902 door den leerling, die dezen cursus nu voor de derde maal volgde. Overwerk was de oorzaak, dat deze leerling niet reeds van af het begin den cursus kon volgen. De lessen werden tweemaal 's weeks, des Maandags- en Donderdagsavonds van 6 tot 8 uur, gegeven.

De cursus in rechthoekig teekenen kon, ten gevolge van het besmet verklaard zijn van het lokaal, waarin de lessen gegeven zouden worden, niet aanvangen vóór den 4den November 1902. Van de leerlingen, die reeds 2 keeren den cursus hadden bijgewoond, vielen er 6 af als zijnde inmiddels boven de vastgestelde leeftijdsgrens gekomen. Van die groep bleven nog over één werktuigmakers- en één smidsleerling, die dus nu den cursus voor de derde maal bijwoonden.

Een tweede groep bestond uit: 1 smidsleerling, 3 scheepmakersleerlingen ploeg A en 2 scheepmakersleerlingen ploeg B, terwijl een derde gevormd werd door 2 scheepmakersleerlingen ploeg A, 1 scheepmakersleerling ploeg B, 1 kuisleerling en 1 smidsleerling, totaal 13 leerlingen.

Deze 3 groepen ontvingen gelijktijdig les des Maandags- en Dinsdagsavonds van 7—9 uur.

In aansluiting met hetgeen waarmede de 2 leerlingen der oudste groep den vorigen cursus geëindigd hadden, werd voortgegaan met het teekenen van meer ingewikkelde hulp-toestellen; met de tweede groep werd voortgegaan met het teekenen van uit cirkels en rechte lijnen samengestelde figuren, terwijl verder in den cursus ieder eene opmeting in teekening kreeg te brengen van een eenvoudig voorwerp, op ieders vak speciaal betrekking hebbende.

Met de derde groep werd op de gewone wijze begonnen met het bekendmaken van het gebruik van het teekengereedschap en daarna overgegaan tot het teekenen van eenvoudige rechthoekige figuren, om in den loop van den cursus te komen tot meer ingewikkelde constructies.

De laatste 2 lessen werden voor deze groep, voor zoover dat den met het onderwijs belasten teekenaar, die het met deze 3 groepen toch al volhandig heeft, nog mogelijk was, besteed voor repetitie van de in den loop van het jaar gemaakte constructies.

De lessen werden door allen met den meesten ijver gevolgd. Overwerk was oorzaak, dat enkelen eenige lessen moesten verzuimen. De vorderingen geven voor allen redenen tot tevredenheid, terwijl ook de onderwijsgevende teekenaar en onderwijzer hun taak naar behooren vervulden.

Personeel.

Betreffende het personeel werden gedurende het tijdperk 1 October 1902—1 October 1903 o. m. de volgende maatregelen genomen.

Bij min. res. van den 20sten October 1902 n°. 75 werden vastgesteld nieuwe bepalingen betreffende de zeemiliciens. In deze bepalingen werden opgenomen voorschriften, welke verband houden met de ontheffing van den werkelijken dienst op grond van de vierde zinsnede van art. 113 der Militiewet 1901.

Bij Kon. besl. van den 14den November 1902 n°. 17 werden vastgesteld de onderscheidingsteekenen, te voeren aan den grooten top van het schip of vaartuig, waarop zich Zijne Koninklijke Hoogheid de Prins der Nederlanden, Hertog van Mecklenburg, bevindt.

Bij Kon. besl. van den 24sten December 1902 n°. 7 werd, met aanvulling van het Reglement van administratie voor het korps mariniers aan den wal, bepaald, dat het saldo tegoed aan de mariniers kan worden uitbetaald bij inscheping.

Bij min. res. van den 21sten Januari 1903 n°. 50 werd een nieuw reglement vastgesteld voor het toelatingsexamen voor het Koninklijk instituut voor de marine. Bij dit regle-

ment werd ingevoerd het stelsel van assessoren, waarbij aan iederen examinerator een der andere commissieleden als assessor wordt toegevoegd; voorts werd het handteekenen als examenvak opgenomen.

Bij Kon. besl. van den 3den Februari 1903 n°. 53 werd eene wijziging aangebracht in het bij Kon. besl. van den 15den November 1895 n°. 16 vastgestelde reglement voor de opleiding van leerlingen-machinist bij de Kon. Ned. marine, in hoofdzaak behelzende eene uitbreiding van de leeftijdsgrenzen voor toelating tot de opleiding.

Bij min. res. van den 18den Maart 1903 n°. 37 werd voorloopig vastgesteld een gewijzigde regeling van de data van aanvang en van einde der verschillende opleidingen; bij min. res. van den 25sten April d.a.v. n°. 41 werden bedoelde wijzigingen in de verordeningen opgenomen.

Bij Kon. besl. van den 21sten April 1903 n°. 61 werden nieuwe bepalingen betreffende ontslagbrieven vastgesteld. Ingevolge deze bepalingen werden de ontslagbrieven 1ste soort gesplitst in twee soorten, A en B. De ontslagbrief 1ste soort A wordt uitgereikt aan schepelingen, die behooren tot het vaste korps onderofficieren, die in het bezit zijn van het certificaat van goed gedrag, die voor opneming in het vaste korps zijn in aanmerking gebracht, of die voorgedragen zijn voor toekenning van het certificaat van goed gedrag. De ontslagbrief 1ste soort B is bestemd voor schepelingen, die niet in aanmerking komen voor den ontslagbrief 1ste soort A, maar niettemin, wat hun gedrag betreft, tot eene nieuwe verbintenis kunnen worden toegelaten, en voor schepelingen, die ontslagen worden op grond van met den militairen dienst niet vereenigbare karaktereigenschappen. In het laatste geval staat op den ontslagbrief vermeld, dat het ontslag verleend is wegens anti-militaire karaktereigenschappen.

Bij min. res. van den 8sten Mei 1903 n°. 63 werd be-

paald, dat belangrijke beslissingen van het Hoog militair gerechtshof onder den naam van „Militaire Jurisprudentie” zullen worden gedrukt en uitgegeven.

Bij Kon. besl. van den 7den Mei 1903 n°. 34 werden, als gevolg van de invoering der pensioenwet voor de Zeemacht 1902, de bepalingen betreffende onderscheidingsteekenen en medailles aangevuld en gewijzigd.

Bij Kon. besl. van den 4den Juni 1903 n°. 46 werd een nieuw reglement vastgesteld voor de eerste opleiding van jongens tot matroos.

Bij Kon. besl. van den 15den Juni 1903 n°. 43 werden de regelen vastgesteld, waarnaar de voorrang van officieren van verschillende korpsen der Zeemacht wordt bepaald.

Bij min. res. van den 27sten Juni 1903 n°. 63 werd, voor matrozen der 1ste klasse, die niet deelgenomen hebben aan de opleiding tot kwartiermeester en aan deze opleiding ook niet meer kunnen deelnemen, de gelegenheid opgesteld om tot kwartiermeester te worden bevorderd.

Bij min. res. van den 30sten Juni 1903 n°. 65 werd bepaald dat, bij wijze van proefneming, aan een 30-tal zeemiliciens der lichting 1903 de gelegenheid zal worden gegeven zich met ingang van den 1sten Januari 1904 te verbinden als matroos der 3de klasse bij de Zeemacht, met een dienstverband van 5 jaren. Deze zeemiliciens zouden na afloop hunner eerste oefening, in afwachting van hunne verbintenis op den 1sten Januari 1904, in werkelijken dienst blijven. De premie op het aangaan der verbintenis werd vastgesteld op f 650.—, waarvan f 50.— uit te betalen bij het aangaan der verbintenis en f 600.— uit te betalen aan henzelf, na verloop van de 5 jaren of eerder, indien zij den dienst moeten verlaten wegens omstandigheden niet van hun wil afhankelijk of aan hunne erfgenamen, ingeval van overlijden vóór het verstrijken van den 5-jarigen termijn, tenzij dat overlijden het gevolg

is van zelfmoord of wordt bewerkstelligd door de hand van het gerecht.

Ingevolge Koninklijke machtiging werden bij min. res. van den 7den Juli 1903 n°. 58 eenige uniformwijzigingen ingevoerd.

In hoofdzaak bestaan deze wijzigingen uit het navolgende:
voor alle officieren, uitbreiding van de bepalingen op het dragen van de witte uniform en wijziging van de witte jas;

voor de officieren van het korps mariniers, invoering van het galon op de laken broek bij groot uniform;

voor officieren van den marine-stoomvaartdienst, wijziging van de onderscheidingsteekenen op de mouwen en op de schouderbedekkingen door toevoeging van een krul en door het aanbrengen van donkerblauw fluweel onder het onderscheidingsteeken;

voor de machinisten, wijziging van het onderscheidings-teeken op de mouwen; invoering van witte jas en witte pet voor de tropen, overjas, werktenu van donkerblauw katoen;

voor de onderofficieren met den rang van sergeant en hooger, uitgezonderd die van het korps mariniers, afschaffing van de lange jas en van het laken vest; invoering van witte jas en witte pet voor de tropen, werktenu van donkerblauw katoen;

voor onderofficieren met den rang van korporaal en voor minderen, afschaffing van de kokarde; vergunning tot het dragen van een flanellen hemd onder de gestreepte borstrok, invoering van een werktenu.

Bij Kon. besl. van den 11den Juli 1903 n°. 54 werd bepaald dat in Hr. Ms. Zeedienst kunnen worden aangenomen:

1°. Onbevaren korporaal-stokers, zeer bekwame werklieden, met een dienstverband van 4 jaren en eene premie,

bij aanneming, van 30 gulden voor ieder jaar der verbintenis.

2°. Onbevaren korporaal-stokers, werklieden, met een dienstverband van 5 jaren en eene premie, bij aanneming, van 20 gulden voor ieder jaar der verbintenis.

Bij hetzelfde besluit werd bepaald dat bedoelde korporaal-stokers zullen worden aangeduid respectievelijk als korporaal-stokers I en korporaal-stokers II, dat de bezoldiging van eerstgenoemde zal bedragen f 55.— 's maands en dat overigens de bezoldiging van beide categorieën onderofficieren zal overeenkomen met die van korporaal-stokers, aangegeven in de regeling van het personeel van den marine-stoomvaartdienst.

Bij Kon. besluit van den 15den Juli 1903 n°. 55 werd de navolgende wijziging gebracht in het reglement betreffende de werving van onderofficieren en mindere schepeelingen:

Het aantal jaren der verbintenis voor jongens werd vastgesteld op elf, met bepaling dat zij daarvan de eerste acht jaren bij de actieve zeemacht zullen dienen en de laatste drie jaren, zonder genot van soldij, in reserve zullen blijven, ten einde eventueel, in gelijke omstandigheden als geldende voor de marine-reserve en naar gelang van de behoefte, voor actieven dienst te worden opgeroepen en alsdan weder in het genot van de aan hannen stand of rang verbonden soldij te treden.

Voeding, kleeding en verpleging.

Een proef, genomen aan boord van Hr. Ms. pantserschip *Koningin Regentes*, van den 11den Maart tot den 30sten Augustus 1902, met het verstrekken van klontjes suiker aan het machinekamer-personeel als krachtvoedingsstof, voldeed niet.

Het voordeel van het gebruik kon door niets worden

aangetoond en bij verreweg de meesten ging de suiker op den duur tegenstaan, zoodat besloten werd de proef te staken en de verstrekking niet in te voeren.

Ten einde de voeding in West-Indië ter reede voedzamer te maken, werd een proef genomen met de toevoeging aan de soep van rundvleesch, eener hoeveelheid van 150 gram aardappelen, en verhooging van het rantsoen rijst met 75 gram per hoofd.

Daar het resultaat niet gunstig was, werd vervolgens bij wijze van proef, de verse soep eenmaal per week vervangen door rats van versch spek, welk middagmaal zóózeer in den smaak der schepelingen valt, dat de verstrekking weldra in het schaftingstarief zal worden opgenomen.

Omdat in West-Indië de verse groenten in den regel slecht, duur en moeielijk te verkrijgen zijn, werd bepaald dat aldaar voor het bereiden van potspijs, naar verkiezing verse dan wel gedroogde groenten kunnen worden gebezigd, terwijl voor snert de keuze vrij gelaten is tusschen verse groenten en snertgroenten in blik.

Aan boord van een der schepen, belast met het politie-toezicht op de zeevisscherij, wordt een proef genomen met de verstrekking van bier ter eventueele vervanging van jenever. Een voorloopig daaromtrent ontvangen rapport doet geen gunstigen uitslag verwachten. Intusschen wordt de proef nog eenige maanden voortgezet ten einde een zoo volledig mogelijk resultaat te verkrijgen.

In afwachting eener wijziging van de schaftingstarieven is reeds dadelijk aangevangen om de extra-verstrekking van koffie enz. aan de wachthebbenden op de eerste wacht en de hondenwacht als proefmaatregel uit te breiden met de dagwacht.

Aan boord van Hr. Ms. pantserdekschip *Holland* werd de vrieskamer veranderd en verbeterd en ingericht om ge-

durende eenigen tijd ververschingen, waaronder in de eerste plaats versch vleesch, op afdoende wijze te kunnen conserveren, ten einde de verduurzaamde levensmiddelen in zee zooveel mogelijk te vervangen.

Voor gezegd doel werden door genoemden bodem voldoende versch vleesch en andere versche levensmiddelen medegenomen en zullen verder onderweg worden aangekocht.

Volgens eene voorloopige mededeeling over de eerste dagen van de reis bleef het vleesch uitmuntend geconserveerd; het zag er na 5 dagen in de ijskamer te zijn geweest nog zeer goed en frisch uit en smaakte uitmuntend.

Bij min. res. van den 4den April 1903 n°. 50 werd eene commissie in het leven geroepen om de samenstelling der verschillende schaftingstarieven, in gebruik bij de Marine, zoowel in Nederland binnen- en buitengaats als in Oosten West-Indië aan een grondig onderzoek te onderwerpen, voornamelijk met het oog op eene aangename dagelijksche afwisseling van spijzen in verband met het klimaat, waar zij genuttigd worden.

Door den ruimen zin, waarin die opdracht moet worden opgevat, is die commissie met haren arbeid nog niet gereed.

Aan boord van verschillende oorlogsbodems werd op ruime schaal een proef genomen met de verstrekking van fijn, z. g. monogram-zout, ter vervanging van het tot dusverre gebruikelijke grove zout.

De rapporten luidden eenparig ten gunste van het monogram-zout, weshalve tot de invoering daarvan werd overgegaan.

Ter tegemoetkoming aan het verlangen der schepelingen is het wit linnen, tot nu toe gebezigd voor het vervaardigen van broeken, vervangen door wit keper katoen.

Daar de stof, waarvan de blauw-baaien onderbroeken vervaardigd worden, zeer hoog in prijs is en bedoelde kledingstukken dientengevolge ook duur zijn, werd omgezien

naar eene goedkoopere stof, die de baai eventueel zou kunnen vervangen.

Na nauwgezet onderzoek bleek daarvoor het zooveel billijker in prijs zijnde normaal-flanel het meest in aanmerking te komen, in verband waarmede de bestaande lichtblauw baaien onderbroeken werden afgeschaft en vervangen door onderbroeken van normaal flanel.

Ook werd bepaald, dat de bestaande gestreepte borstrokken, half wol, half katoen, met dubbele borst, halsopening en lange mouwen, uitsluitend zullen worden verstrekt aan de zeemiliciens, de jongens van de *Admiraal van Wassenaer* en van de kweekschool te Leiden, en die half wol half katoen met enkele borst en korte mouwen aan de overige schepelingen.

Het dragen van flanellen hemden is voor de schepelingen facultatief gelaten.

Voor stokers en ambachtslieden aan boord werd ingevoerd een werkbroom van blauw katoen ter vervanging van de everdoeksche broek, waarop het vuil te veel zichtbaar is en waarmede de drager er te spoedig onzindelijk uitziet, hetgeen bij de blauwe werkbroom beduidend minder het geval zal zijn.

De kokarde op de muts is afgeschaft en de lengte van het mutslint teruggebracht tot 1 meter.

In de kleeding bij het korps mariniers zijn eenige verbeteringen gebracht.

De sluitdop van tombak voor helmen is, als mindersierlijk, vervallen en wordt nu op den helm alleen de tombakpunt of voor gewapende diensten de bekleede sluitdop gedragen. Ook is de keerkringskap voor pet, welke in de tropen gebruikt werd en niet voldeed, afgeschaft en zullen aan de korporaals en manschappen worden verstrekt bamboehoeden, voorzien van een zwart zijden lint, waarop staat: „Korps Mariniers”, terwijl de onderofficieren met den ser-

geantsrang of hooger een kurken pet met zwarte klep zullen dragen. Voorts is almede vervallen de baaien borstrok met lange mouwen, waarvoor in de plaats gekomen zijn het flanellen hemd voor de gematigde luchtstreken en de gestreepte borstrok met korte mouwen — beide van marine-model — voor de tropen.

Bij Kon. besl. van den 16den October 1902 n°. 28 werd o. a. bepaald, dat aan het vaste burger-personeel van de marine-bakkerij te Willemsoord verlof met behoud van loon kan worden toegestaan bij ernstige ziekte of sterfgevallen van echtgenooten en bloedverwanten in de rechte lijn, zoodat mede voor het eventueel bijwonen hunner begrafenis.

Voor de beide marine-hospitalen en het Koninklijk instituut te Willemsoord is bepaald, dat in het vereischte personeel beneden den rang van officier voortaan zal worden voorzien door detachering van militairen van de vloot, met dien verstande dat het bestaande vaste personeel gehandhaafd blijft en eerst vervanging door detachering zal plaats hebben, naarmate dat personeel aan den dienst ontvalt.

Aan die detachering is voor de verschillende rangen eene toelage verbonden en voor het personeel van de hospitalen is het toekennen van voedinggeld, ter vervanging van voeding van Rijkswegen, ingevoerd, hetgeen voor het personeel bij het Instituut reeds bestond.

Bij Kon. besl. van den 11den Augustus 1903 n°. 28 is zulks voor de hospitalen en bij dat van den 18den Augustus n°. 42 voor het instituut bekrachtigd.

In verband hiermede werden de huishoudelijke reglementen voor die inrichtingen herzien en zijn met ingang van den 1sten September 1903 gewijzigde reglementen in werking getreden.

Loodswezen, betonning, bebakening en verlichting.

Het derde stoomloodsvaartuig, *No. 3* genaamd, dat in het begin van het jaar 1903 gereed kwam, werd aangewezen voor reservevaartuig en te IJmuiden gestationneerd.

Wegens de geringe scheepvaart op Schiedam, werd bij Kon. besl. van den 31sten Januari 1903 n°. 58 met den 1sten Februari 1903, Schiedam als loodsstandplaats opgeheven en aldaar gevestigd een post van een of meer loodsen van de standplaats Maassluis.

Het aantal uitliggende lichtboeien kreeg uitbreiding door het plaatsen van eene gasboei *a* op den binnendrempel van het Schulpengat (Texelsche zeegaten) en *b* tegen de Plaat van Valkenisse nabij het snijpunt van de lichtenlijnen Groenendijk en Bat (Nauw van Bat, Wester-Schelde).

De navolgende wijzigingen werden gebracht in de betonning der Zuiderzee:

1°. werd ter betere aanduiding van de W.punt der Steile bank (Friesche kust) eene ton bijgelegd;

2°. werd eene ton geplaatst op de Houtrib;

3°. werd een drijfbaken geplaatst ter aanduiding van den ingang van het vaarwater naar de ankerplaats en de haven van Den Oever op Wieringen;

4°. werd de rood en zwart horizontaal gestreepte kogel-ton n°. 1 met staand kruis op de Wieringerwaard, dienende ter aanwijzing van de Zuidelijke grenslijn der ankerplaats in de verpachte vischgronden van het vaarwater De Sloot, in de maand Maart 1903 opgenomen;

5°. werd een drijfbaken geplaatst tegenover den uitgang van de Doove Balg tegen het Kornwerder Zand.

In de maand Juli 1903 werd overgegaan tot de betonning van de zich gevormd hebbende Noordgeul van de Vlie- of Monnikensloot, welke breeder is dan de Zuidelijke, terwijl de eb- en vloedstroom geregeld in- en uittrekken.

De lichten op de lichttorens te Kijkduin en te Scheveningen werden belangrijk versterkt door de aanwending van petroleumgloeilicht als lichtbron; terwijl het vaste licht van Kijkduin tevens werd veranderd in een groepbliksemlicht van de 1e grootte, vertoonende elke 10 seconden een groep van 2 schitteringen. De nieuwe verlichtingen werden respectievelijk op den 6den en den 13den Augustus 1903 ontstoken.

Ten behoeve van de scheepvaart door het Huibertsgat werd den 7den Mei 1903 een nieuw licht ontstoken op den N.O.hoek van het eiland Rottumeroog.

In verband met het overwerken van de Suikerplaat (Pas van Neuzen, Wester-Schelde) werd in September 1903 het lage licht te Borsele wederom om de N.W. verplaatst.

Wegens het overwerken van de Bontetonsrug werd het noodig de lichtopstanden der geleidelichten op Vlieland, welke leiding geven naar en op den drempel van het Stortemelk, te verplaatsen; terwijl de beide lichten op het Ooster- of Witte Lid in één opstand werden vereenigd.

De bestaande spuiseinen te IJmuiden werden met ingang van den 1sten April 1903 aangevuld als volgt:

1°. zal van het spuien door 2 sluizen worden kennisgegeven: overdag, door het hijschen van 2 blauwe vlaggen waarin met witte letters het woord „spuien”, aan den vlaggestok van den W.-lichttoren; en des nachts, door het toonen van 6 roode lichten, drie aan drie geplaatst in de hoekpunten van een gelijkzijdigen driehoek met den top naar boven gericht, aan de ra van den seinmast der semaphore;

2°. zal het sein voor vóórgaats zijnde schepen (waaronder alleen te begrijpen schepen van meer dan 65 d.M. diepgang) om te verzoeken het spuien te matigen of zoo mogelijk te staken, bestaan in het hijschen van vlag N. uit het internationaal seinboek overdag, en des nachts, in het

hijnschen van drie roode lichten op behoorlijken afstand onder elkander;

3°. zal, indien aan het verzoek gevolg kan worden gegeven, wanneer het spuien met één sluis geschiedt zoowel overdag als des nachts het spuisein worden neergehaald; en ingeval het spuien met 2 sluizen plaats heeft, overdag een der vlaggen en des nachts een der driehoekige figuren worden neergehaald; — terwijl, indien het verzoek niet kan worden toegestaan, de spuiseinen onveranderd blijven hangen.

De post van den stormwaarschuwingdienst te Noordwijk-aan-Zee werd opgeheven.

Hydrographie.

Sedert den 1sten October 1902 zijn, wat de Nederlandsche kaarten betreft, verschenen eene nieuwe kaart

- N°. 213, Eierlandsche gronden,
en eene belangrijk verbeterde uitgave van
- „ 207, monden van de Eems,
benevens een verbeterblad van het Hellegat op
- „ 209, Haringvliet, Krammer, Volkerak en Hollandsch Diep.

Uitgegeven werden nieuwe drukken van:
de lichtenlijst,
den catalogus en

Deel I, IV en V van de Beschrijvingen der Nederlandsche zeegaten.

De gravures der bestaande kaarten werden bijgewerkt naarmate aan nieuwe oplagen behoefte bleek.

In 1902 werden partieele opnemingen verricht in de Zuiderzee en hare toegangen en in de Friesche en Amelandsche zeegaten.

Wat de kaarten van West-Indië betreft, verscheen eene nieuwe kaart.

Nº. 211, Plannen en ankerplaatsen op Aruba, Bonaire en Kl. Curaçao.

Van de Oost-Indische kaarten werden nieuw uitgegeven:

- Nº. 30, W. kust Sumatra, hoek Biang tot Padang,
 " 45, Vaarwaters op de O. kust van Sumatra en in den Lingga archipel,
 " 57, O. kust Borneo, hoek Mangkalihat tot de Berouw-rivier,
 " 62, N. kust Celebes,
 " 88, Reeden op de N. kust van Java en nabijliggende eilanden, blad I,
 " 98, N. kust Java, Oostervaarwater naar Soerabaya,
 " 126, Straat Makasser, Noordblad,
 " 128, Straat Makasser, Zuidblad,
 " 135, N. kust Java, Reede van Soerabaya,
 " 141, O. kust Celebes, Noordblad,
 " 176, Vaarwaters en ankerplaatsen op de W. kust van Celebes en in straat Makasser,
 " 183, Ankerplaatsen nabij de Sangi-eilanden,
 " 184, Ankerplaatsen nabij de Talauer- en omliggende eilanden,
 " 185—187, Vaarwaters en ankerplaatsen op de O. kust van Celebes, blad. I—III,
 " 188, Vaarwaters en ankerplaatsen op de Z.O. kust van Celebes en nabijliggende eilanden,
 " 189—194, Vaarwaters en ankerplaatsen in den Molukschen archipel, blad I—IV,
 " 195, Vaarwaters en ankerplaatsen nabij de Sermata eilanden,
 " 196, Vaarwaters en ankerplaatsen nabij de Tanimbar eilanden,
 " 197, Vaarwaters en ankerplaatsen nabij de Kei- en Aroe eilanden,
 " 198, Vaarwaters en ankerplaatsen op de N. kust

van Nieuw-Guinea en nabijliggende eilanden,
blad I,

N^o. 254, O. kust Borneo, monden der Berouw-rivier,

„ 255, O. kust Borneo, Berouw-rivier.

Belangrijk verbeterde uitgaven verschenen van de kaarten :

N^o. 111, Eilanden en vaarwaters beO. Java, blad I,

„ 114, Kleine Soenda eilanden en aangrenzende vaarwaters, blad. II,

„ 120, Straat Mangkasar, blad I,

„ 133, Vaarwaters en ankerplaatsen op de O.kust van Borneo, blad II,

„ 155, N. kust Nieuw-Guinea.

De gravures der bestaande kaarten werden bijgewerkt naarmate aan nieuwe opiagen behoefte bleek; 2 schetskaarten, de partieele opnemingen van oorlogs- en gouvernementsschepen bevattende, zagen het licht.

Ook verschenen :

Deel III van den Zeemansgids voor den O. I. archipel.

Aanvullingsblad op deel II van dien gids.

Landverkenningen, behoorende bij deel II en deel III van dien gids.

Twee mededeelingen op zeevaartkundig gebied.

In Oost-Indië werd door Hr. Ms. *Makasser* in kaart gebracht de N.O. kust van Borneo met de rivieren van af de Berouw-rivier tot beN. het eiland Boenjoe; Hr. Ms. *van Gogh* ging voort met de opneming der straten Bali, Lombok en Alas; Hr. Ms. *Bali* vervolgde de opnemingen bij Saleijer en in de golf van Boni.

ALGEMEEN OVERZICHT

DER

SCHEPEN EN VAARTUIGEN VAN OORLOG.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling. (1)	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M. (2)	Grootste breedte in M. (3)	Grootste diepgang in dM (4)	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut.	Aant. stukk.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	Soorten.	10.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.

A. Koninklijke Neder-

1. Gepantserde schepen

a. Pantser-

Evertsen . . .	2	S	1893 Vlissingen, Koninklijke Maatschappij "de Schelde".	1894	86,2	14,3	52,3	3520	kn. v. 21 cM. A. n°. 1	3
									" " 15 " n°. 1.	2
									" " 7,5 " "	6
									" " 3,7 " "	8
										19
Kortenaer. . .	2	id.	1893 Amsterdam, Rijkswerf.	1894	86,2	14,3	52,3	3520	id.	19
Piet Hein . .	2	id.	1893 Fijenoord, Ned. Stoombootm.	1894	86,2	14,3	52,3	3520	id.	19
Schorpioen . .	2	id.	1867 Toulon, Société des forges et chantiers de la Méditerranée.	1868	62,50	11,58	50,2	2235	kn. v. 28 cM. A n°. 1.	1
									" " 3,7 " "	5
									" rev. v. 3,7 cM.	2
										8
Stier	2	id.	1867 Birkenhead, Gebr. Laird.	1868	62,48	11,58	49,7	2112	id.	8
Koningin Re- gentes	2	id.	1898 Amsterdam, Rijkswerf.	1900	96,6	15,2	58,1	5084	kn. v. 24 cM. n°. 1.	2
									" " 15 " n°. 4.	4
									" " 7,5 " " 3.	8
									" " 7,5 " A.	2
									mr. " 7,5 " A.	2
									kn. " 3,7 " "	4
										22
De Ruyter . . .	2	id.	1899 Rotterdam Maatsch. voor Scheeps- en Werk- tuigb., Fijenoord.	1901	96,6	15,2	58,1	5084	id.	22

(1) IJ—ijzer, C—compound, S—staal, Cp.—composite, Z—gezinkt, K—gekoerd. (2) Lengte van bouwsels. (4) Diepgang van den romp bij normale toelading, stoomketels op peil. De diepgang van uitschepen 4 uren, met torpedobooten van vóór 1900 2 uren, met de latere 3 uren volgehouden. (6) A be-

Torpedo- inrich- tingen			Stoomvermogen in indiat. paardenkr.	Grootste proeftocht- vaart. (5)	Brandstofberg- ruimte in M ³ . (6)	Grootste vol te houden dienstvaart	Vaart bij voordelig kolenvverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van :		Pantser in millimeters. (1)				Bevond zieh 1 Oct. 1903 in	Benaming.	Aanteekeningen.
Lanceerb.	Kanonnen.	Sparren.						Kol. 18.	Kol. 19.	Gordel.	Geschut- torens of barbetten.	Commando- toren	Dek.			
12	13	14	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27	28.

landsche Zeemacht.

en vaartuigen.

schepen.

1	2	—	4735	16	330	14,5	9	1350	2800	150—100	240	240	50	dienst.	268
										S	S	S	S		
													(a)		
1	2	—	4658	16	330	14,5	9	1350	2800	150—100	240	240	50	dienst.	268
										S	S	S	S		
													(a)		
1	2	—	4736	16,12	330	14,5	9	1350	2800	150—100	240	240	50	repa- ratie.	268
										S	S	S	S		
													(a)		
—	—	—	2225	13,10	250	10,5	7	720	1100	152—76	280—203	114	25	reserve	137
										IJ	IJ	IJ	IJ		
—	—	—	2257	12,46	200	9	6	600	1000	152—76	280—203	114	25	reserve.	137
										IJ	C	IJ en C	IJ		
1	2	—	7290	16,91	827	13,25	9,3	2100	4100	150—100	250	250	50	dienst.	344
										S	S	S	S		
1	2	—	6377	16,55	841	—	8,5	—	4550	150—100	250	250	50	dienst.	—
										S	S	S	S		

den romp over alles. (3) Breedte van den romp op het grootspant over de buitenhuid zonder uitstekende deelen wordt tusschen haakjes onder het diepgangcijfer van den romp aangetroffen. (5) Met teekent astatki. (a) Gepantserde hoofden van 150 mM.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut.	
									Soorten.	Aant. stukk.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
<i>Hertog Hendrik</i>	2	S	1900 Amsterdam, Rijkswerf.	1902	96,6	15,2	57	4950	kn. v. 24 cM. n°. 1. " " 15 " " 4. " " 7,5 " " 3. " " 7,5 " A. mr. " 7,5 " A. kn. " 3,7 "	2 4 8 2 2 4 22
<i>Marten Har- pertsz Tromp</i>	2	id.	1903 id.	—	100,8	15,2	57	5295	kn. v. 24 cM. n°. 2. " " 15 " " 5. " " 7,5 " " 3. " " 7,5 " A. mr. " 7,5 " A. kn. " 3,7 "	2 4 8 2 2 4 22

b. Pantserdek-

<i>Koningin Wil- helmina der Nederlanden</i>	2	S K	1891 Amsterdam, Rijkswerf.	1892	99,8	14,9	60,8	4600	kn. v. 28 cM. A. n°. 2 " " 21 " " " 2 " " 17 " " " 2 " " 7,5 " " mr. " 7,5 " A. kn. " 7,5 " n°. 1. " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	1 1 2 2 2 4 6 4 22
<i>Holland.</i>	2	S	1895 id.	1896	93,3	14,81	54	3900	kn. v. 15 cM. n°. 2. " " 12 " " 1. " " 7,5 " " 1. " " 3,7 " " rev., v. 3,7 cM. kn. v. 7,5 cM. A. mr. v. 7,5 " A.	2 6 4 8 4 2 2 28
<i>Zeeland.</i>	2	S	1895 Vlissingen, Kon. Maatschappij "de Schelde"	1897	93,3	14,81	54	3900	id.	28

b) Gepantserde hoofden van 280 en 125 mM. c) Brandstofberging bij normalen diepgang. d) Grootste

Torpedo- inrich- tingen.	Lanceerb Kanonnen.	Sparren.	Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftocht vaart.	Brandstofberg- ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordelig kolenverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van:			Pantser in millimeters.					Bevond zieh 1 Oct. 1903 in	Bemannig	Aanteekeningen.
								Kol. 18.	Kol. 19.		Gordel.	Geschut- toren of barbetten.	Commando- toren.	Dek.				
12	13	14	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.		22.	23.	24.	25.		26.	27.	28.
1	2	—	6282	16,53	—	—	—	—	—	—	150—100 S	250 S	250 S	50 S		aanb.	—	
1	2	—	6000	—	—	—	—	—	—	—	150—100 S	200 S	200 S	50 S		id.	—	

schepen.

2	2	—	4600	15,83	470 2)	—	—	—	—	—	—	280 C	280 C	75—50 S δ)		repa- ratie.	293	
2	2	—	10548	19,62 1)	470 e) 1000 d)	—	9,7	—	5000 d)	—	—	100 S	50 S			dienst op reis naar O.-I.	333	
2	2	—	9818	19,47 e)	470 e) 1000 d)	15,3	9,7	2100 d)	5000 d)	—	—	100 S	50 S			dienst. Oost- Indië.	333	

brandstofbergig. 1) Ruim 3 maanden na dokking. 2) Astatki kan alleen in blikken worden meegevoerd.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschat.	
									Soorten.	Aant. stuk.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
<i>Friesland</i>	2	S	1895 Rotterdam, Maatsch. voor Scheeps- en Werk- tuigb., Fijenoord.	1896	93,3	14,81	5,4	3900	kn. v. 15 cM. n°. 2. " " 12 " " 1. " " 7,5 " " 1. " " 3,7 " " " " rev. v. 3,7 cM. kn. v. 7,5 cM. A. mr. " 7,5 " "	2 6 4 8 4 2 2 28
<i>Utrecht</i>	2	id.	1897 Amsterdam, Rijkswerf.	1898	94,70	14,82	5,4	4033	kn. v. 15 cM. n°. 3. " " 12 " " 2. " " 7,5 " " 2. " " 3,7 " " " " rev. v. 3,7 cM. kn. v. 7,5 cM. A. mr. " 7,5 " A.	2 6 4 8 4 2 2 28
<i>Gelderland</i> . . .	2	id.	1897 Rotterdam, Maatsch. voor Scheeps- en Werk- tuigb., Fijenoord.	1898	94,70	14,82	5,4	4033	id.	28
<i>Noordbrabant</i> . .	2	id.	1897 Vlissingen, Kon. Maatschappij "de Schelde".	1899	94,70	14,82	5,4	4033	id.	28

c. *Moni-*

<i>Reinier Claeszen</i>	2	S	1890 Amsterdam, Rijkswerf.	1891	70	13,52	45,5	2479	kn. v. 21 cM. A n°. 2. " " 17 " " " " " " 5 " " n°. 1. " " 3,7 " " "	1 1 4 3 9
<i>Draak</i>	2	IJ	1875 Amsterdam, Rijkswerf.	1877	65,1	15	36,5	2234	kn. v. 28 cM. A. n°. 1 " " 3,7 " " " rev. v. 3,7 cM.	2 2 2 6

a) Brandstofberging bij normalen diepgang. b) Grootste brandstofberging.

Torpedo- inrich- tingen.			Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftecht- vaart.	Brandstofberg- ruimte in M ³ .	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeelg kolvenverbruik	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van:		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1903 in	Bemanning.	Aanteekeningen.
Lanceerb.	Kanonnen	Sparren.						Kol. 18.	Kol. 19.	Gordel.	Gescht- tors of barbetten.	Commando- toren.	Dek.			
12	13	14						15	16							
2	2	—	10416	19,87	470 a) 1000 b)	—	9,7	—	5000 b)	—	—	100 S	50 S	dienst.	333	
1	3	—	10167	19,61	450 a) 1000 b)	16	9	2110	5690 b)	—	—	100 S	50 S	Oost- Indië.	333	
1	3	—	9867	20,05	450 a) 930 b)	18	—	1840	—	—	—	100 S	50 S	id.	333	
1	3	—	10067	20,08	450 a) 950 b)	16,5	10,9	2100	4500	—	—	100 S	50 S	id	333	

tors.

—	2	—	2315	12,5	110	10,75	7,6	760	1200	120—100 C	280 C	280 C	75—50 S	dienst.	159
—	—	—	807	8,40	125	7	5	720	1200	204—140 IJ	305—230 IJ	140 IJ	23—16 IJ	reserve	130

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M	Grootste diepgang in dM.	in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut.	
										Soorten.	Aant. stukk
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.		10.	11
<i>Matador</i>	2	IJ	1876 Fijenoord, Nederlandsche Stoomboot- maatschappij.	1878	63,9	14,45	32		2000	kn. v. 28 cM. A. n°. 1. " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	2 2 2 6
<i>Bloedhond</i> . . .	2	id.	1867 Amsterdam, Rijkswerf.	1869	55,70	14,14	32		1683	kn. v. 28 cM. A. n°. 1 " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	1 2 2 5
<i>Luipaard</i>	2	id.	1875 Fijenoord, Nederlandsche Stoomboot- maatschappij.	1876	59,40	13,40	29,5		1610	id.	5
<i>Wesp</i>	2	id.	1870 Amsterdam, Rijkswerf.	1871	59,56	13,40	29		1580	id.	5
<i>Haai</i>	2	id.	1870 Fijenoord, Nederlandsche Stoomboot- maatschappij.	1871	59,56	13,40	29		1580	id.	5
<i>Hyena</i>	2	id.	1869 Amsterdam, Rijkswerf.	1870	58,60	13,40	29		1580	id.	5
<i>Panther</i>	2	id.	1869 id.	1870	59,56	13,40	29		1580	id.	5
<i>Cerberus</i>	2	id.	1867 id.	1869	56,6	13,40	29,7		1584	id.	5
<i>Krokodil</i>	2	id.	1867 Birkenhead, Gebr. Laird.	1868	57	13,41	30,1		1547	id.	5
<i>Heiligerlee</i> . . .	2	id.	1867 id.	1868	57	13,41	29,3		1543	id.	5

Torpedo- inrich- tingen			Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proefocht- vaart.	Brandstofberg- ruimte in M ² .	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeel kolvenverbruik.	Afte leggen weg in zeem. bij de vaart van:		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1903 in	Bemann- ing.	Aanteekening- en.
Lanceerb.	Kanonnen.	Sparren.						Kol. 18.	Kol. 19.	Gordel.	Geschut- torens of barbetten.	Commando- toren.	Dek.			
12	13	14	15.	16.	17.	18.	19	20.	21.	22.	23.	24	25.	26	27.	28.
—	—	—	691	7,50	125	7	5	720	1200	140—114 IJ	305—230 IJ	140 IJ	25—16 IJ	reserve.	130	
—	—	—	680	7,75	130	6,75	5	800	1200	140—114 IJ	280—203 C	140 IJ	25—12 IJ	id.	118	
—	—	—	680	7,75	95	6,75	5	600	760	140—114 IJ	287—203 IJ	140 IJ	25 IJ	id.	118	
—	—	—	744	8	95	6,75	5	600	760	140—114 IJ	280—204 IJ	140 IJ	25—19 IJ	id.	118	
—	—	—	672	8	95	6,75	5	600	760	140—114 IJ	280—204 IJ	140 IJ	25—19 IJ	id.	118	
—	—	—	654	7	95	6,75	5	600	760	140—114 IJ	280—204 IJ	140 IJ	25—19 IJ	id.	118	
—	—	—	560	7	95	6,75	5	600	760	140—114 IJ	280—204 IJ	140 IJ	25—19 IJ	id.	118	
—	—	—	534	7	100	6,75	5	640	880	140—114 IJ	280—203 C	140 IJ en C	25—12½ IJ	dienst.	118	
—	—	—	630	9,10	150	7	5	850	1400	140—114 IJ	280—203 IJ	140 IJ en C	25—19 IJ	reserve.	118	
—	—	—	630	9,18	150	7	5	850	1400	140—114 IJ	280—203 IJ en C	140 IJ en C	25—19 IJ	id.	118	

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschut.	
									Soorten.	Aant. stukk.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.

d. *Rivier-*

<i>Isala</i>	2	IJ	1876 Amsterdam, Maatschappij "de Atlas".	1876	48,62	7,65	13,5	383	kn. v. 12 cM. K.A. n°. 1		2
<i>Merva</i>	2	id.	1878 id.	1879	48,62	7,65	13,5	383	id.		2
<i>Mosa</i>	2	id.	1877 id.	1878	48,66	7,60	13,5	373	id.		2
<i>Rhenus</i>	2	id.	1876 Amsterdam, Kon. Fabr. v. stoom- en anderewerktuigen	1877	48,96	7,65	13,8	388	id.		2
<i>Vahalis</i>	2	id.	1870 Fijenoord Ned. Stoombootm.	1870	38,47	8,48	16	365	kn. v. 3,7 cM.		2

II. Ongepantserde

a. *Fre-*

<i>Van Speyk</i> . . .	1	IJ Z	1880 Amsterdam, Rijkswerf.	1882	92,10	12,50	70 a)	3728	—		—
<i>Aljeh</i>	1	id.	1875 id.	1876	91,85	12,50	65	3440	—		—
<i>Koningin Emma der Nederlanden</i>	1	id.	1876 id.	1879	91,85	12,50	65	3528	kn. v. 17 cM. A. n°. 1 " " 12 " K.A. n°. 1 " " 7,5 " A. kn. " 3,7 " " rev. v. 8,7 cM.	2 8 2 8 6 26	—
<i>Tromp</i>	1	id.	1875 id.	1877	91,85	12,50	65	3512	—		—

a) Dit schip heeft meer stuurlast dan de oudere zusterschepen.

Torpedo- inrich- tingen.		Stoomvermogen in indiat. paardenkr.	Grootste proeftocht- vaart.	Brandstofberg- ruimte in M ³ .	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordelig kolenverbruik.	Afte leggen weg in zeem. bij de vaart van :		Pantser in millimeters.				Beyond zich 1 Oct. 1903 in	Bemanning.	Aanteekeningen.	
Lanceerb. Kanonnen. Sparren.	Gordel.						Geschut- torens of barbatten.	Commando- toren.	Dek.							
12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	Kol. 18. 20.	Kol. 19. 21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.

vaartuigen.

—	—	—	306	7,75	35	7	5	400	640	127—51 IJ	127—32 IJ	27 IJ	40—19 IJ	dienst.	44
—	—	—	395	8	35	7	5	400	640	127—51 IJ	127—32 IJ	27 IJ	40—19 IJ	id.	44
—	—	—	400	8	35	7	5	400	640	127—51 IJ	127—32 IJ	27 IJ	40—19 IJ	reserve.	44
—	—	—	310	7,7	35	7	5	400	640	127—51 IJ	127—32 IJ	27 IJ	40—19 IJ	id.	44
—	—	—	243	7	30	6,5	5	360	560	108—85 IJ	25 IJ	100 IJ	19—12 IJ	id.	32

schepen en vaartuigen.

gatten.

—	—	—	2891	14,25	450	11	6	2000	4400	—	—	—	—	reserve.	280
—	—	—	2700	13,51	550	11	6	2000	4000	—	—	—	—	id.	280
—	—	—	2732	14,10	590	11	6	2000	4000	—	—	—	—	id.	280
—	—	—	2772	14,37	590	10	6	2000	4000	—	—	—	—	id.	280

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.	Watersverplaatsing in tonnen.	Geschut.	
									Soorten.	Aant. stuk.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.

b. *Kor-*

<i>Sommelsdijk</i> . . .	1	IJ Z	1881 Amsterdam, Rijkswerf.	1882	54,48	9,5	42,5	1013	kn. v. 15 cM. A. n°. 1 " " 12 " K.A.n°. 1 " " 7,5 " A. mr. v. 7,5 cM. A. kn. " 3,7 " " rev. 3,7 cM.	1 3 1 1 2 2 10
--------------------------	---	---------	----------------------------------	------	-------	-----	------	------	--	----------------------------------

c. *Schoe-*

<i>Suriname</i>	1	IJ Z	1876 Amsterdam, Koninkl. Fabriek van stoom- en anderewerktuigen.	1877	54	9	34,8	884	kn. v. 15 cM. A. n°. 1 " " 12 " K.A.n°. 1 " " 7,5 " A. mr. " 7,5 " " kn. " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	1 2 1 1 2 2 9
-------------------------	---	---------	--	------	----	---	------	-----	---	---------------------------------

d. *Kanonneer-*

<i>Balder</i>	2	IJ	1878 Delfshaven, Christie, Nolet & De Kuyper.	1878	27,8	8,2	24,8	272	kn. v. 28 cM. A. n°. 2. " " 3,7 " " rev. 3,7 cM.	1 2 1 4
<i>Braga</i>	2	id.	1877 id.	1878	27,9	8,22	24,8	279	id.	4
<i>Bulgia</i>	2	id.	1879 Amsterdam, Rijkswerf.	1879	27,8	8,2	23,5	268	kn. v. 28 cM. A. n°. 1. " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	1 2 1 4
<i>Dufa</i>	2	id.	1879 Amsterdam, Koninkl. Fabriek van stoom- en anderewerktuigen.	1879	27,8	8,2	24	270	id.	4

Torpedo- inrich- tingen.			Stoomvermogen in indicat. paardkr.	Grootste proefocht- vaart.	Brandstofberg- ruimte in M ³ .	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeel kolenvoerbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van:		Pantser in millimeters.				Bevond zieh 1 Oct. 1903 in	Bemannig- ing	Aanteekeningen.
Lanceerb. Kanonnen.	Sparren.	Gordel.						Geschut- torens of barbetten.	Commando- toren.	Dek.						
12	13	14	15.	16.	17.	18.	19.	Kol. 18.	Kol. 19.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.

vetten.

—	—	—	759	11,43	180	10	8	3000	4800	—	—	—	—	—	reserve.	89
---	---	---	-----	-------	-----	----	---	------	------	---	---	---	---	---	----------	----

ners.

—	—	—	440	9,38	130	8,75	6	1600	3200	—	—	—	—	—	reserve.	87
---	---	---	-----	------	-----	------	---	------	------	---	---	---	---	---	----------	----

booten.

—	—	—	117	7,50	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	—	reserve.	34
—	—	—	101	7	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	—	id.	34
—	—	—	121	7,50	35	7	5	960	1200	—	—	—	—	—	dienst.	34
—	—	—	150	7,50	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	—	id.	34

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Watersverplaatsing in tonnen.	Geschut.	
									Soorten.	Aant. stuk.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	
<i>Freyr</i>	2	IJ	1877 Delfshaven, Christie, Nolet & De Kuyper.	1877	27,86	8,2	24	284	kn. v. 28 cM. A n°. 2. " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	1 2 1 4
<i>Hadda</i>	2	id.	1879 Amsterdam, Koninkl. Fabriek van stoom- en anderewerktuigen.	1879	27,8	8,2	24	270	kn. v. 28 cM. A. n°. 1 " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	1 2 1 4
<i>Hefring</i>	2	id.	1879 Fijenoord, Ned. Stoomboot- maatschappij.	1879	27,8	8,22	24,8	272	kn. v. 12 cM. n°. 3 " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	1 2 1 4
<i>Heimdall</i>	2	id.	1878 Delfshaven, Christie, Nolet & De Kuyper.	1878	28	8,22	24,5	279	kn. v. 28 cM. A. n°. 2. " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	1 2 1 4
<i>Njord</i>	2	id.	1877 id.	1878	27,86	8,2	24,8	272	id.	4
<i>Thor</i>	2	id.	1876 id.	1877	27,86	8,2	24	284	id.	4
<i>Tyr</i>	2	id.	1877 id.	1878	27,86	8,2	24	284	id.	4
<i>Ulf</i>	2	id.	1878 Amsterdam, Koninklijke Fa- briek van stoom- en andere werkt.	1879	27,86	8,2	24,8	272	kn. v. 28 cM. A. n°. 2 " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	1 2 1 4
<i>Vali</i>	2	id.	1878 Fijenoord, Ned. Stoomboot- maatschappij.	1879	27,8	8,2	24,8	272	id.	4

*) Op dezen tocht was de *Thor* voorzien van Hirsch-schroeven, welke zijn afgekeurd en later

Torpedo- inrich- tingen.	Lanceerb. Kanonnen Sparren.	Stoomvermogen in indicaat. paardenkr.	Grootste proeflicht- vaart.	Brandstofberg- ruimte in M ³ .	Grootste vol te honden dienstvaart.	Vaart bij voordeel kolenverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van :		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1903 in	Bemanning.	Aanteekeningen.
							Kol. 18.	Kol. 19.	Gordel.	Geschut- torens of barbetten.	Commande- toren.	Dek.			
12	13	14	15.	16	17.	18.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.
—	—	—	115	7,35	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	reserve.	34
—	—	—	162	7,60	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	id.	34
—	—	—	170	8,30	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	id.	34
—	—	—	119	7,30	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	id.	34
—	—	—	125	7,6	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	id.	34
—	—	—	103	6 (*)	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	id.	34
—	—	—	116	7,5	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	id.	34
—	—	—	155	8	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	id.	34
—	—	—	160	7,60	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	id.	34

vervangen door gewoon model.

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.	Waterverplaatiging in tonnen.	Geschut.	
									Soorten.	Aant. stuk.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11
Vidar.	2	IJ	1878 Fijenoord, Ned. Stoomboot- maatschappij.	1879	27,8	8,2	25	280	kn. v. 28 cM. A. n°. 2 " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	1 2 1 4
Wodan	2	id.	1876 Delfshaven, Christie, Nolet & de Kuyper.	1877	27,86	8,2	24	284	id.	4
Bever.	2	id.	1875 id.	1876	25,88	7,62	22	221	kn. v. 21 cM. A. n°. 1 " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM.	1 2 1 4
Brak	2	id.	1874 Fijenoord, Ned. Stoomboot- maatschappij.	1875	25,88	7,62	22	221	—	—
Dog.	2	id.	1874 Amsterdam, Rijkswerf.	1874	25,88	7,62	22	221	id.	4
Hydra	2	id.	1872 New-Castle, Armstrong.	1873	25,88	7,62	22	221	id.	4
No. 3.	2	S.	1864 Londen, Dudgeon.	1864	31,14	5,22	12,8	141	kn. v. 12 cM. K.A. n°. 2	2

e. *Torpedo-*1. *Vischtor-*

<i>Ardjoeno</i>	1	S.	1886 Londen, Yarrow & Co.	1886	38,37	3,88	11,35 (20,95)	83	kn. v. 3,7 cM.	2
---------------------------	---	----	---------------------------------	------	-------	------	------------------	----	----------------	---

Torpedo- inrich- tingen.			Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeflocht- vaart.	Brandstofberg- ruimte in M³.	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordelig kolenvoerbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van:		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1903 in	Bemannings- Aantekeningen.
Lanceerb.	Kanonnen.	Sparren.						Kol. 18.	Kol. 19.	Gordel.	Geschut- toren of barbetten.	Commando- toren.	Dek.		
12	13	14	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
—	—	—	171	7,70	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	reserve.	34
—	—	—	135	7,50	30	7	5	960	1200	—	—	—	—	id.	34
—	—	—	146	8	20	7	5	800	1040	—	—	—	—	id.	34
—	—	—	140	8	20	7	5	800	1040	—	—	—	—	id.	34
—	—	—	130	7,50	20	7	5	800	1040	—	—	—	—	id.	34
—	—	—	124	7,75	20	7	5	800	1040	—	—	—	—	id.	34
—	—	—	—	8	18	7	5	400	600	—	—	—	—	id.	35

*booten.**pedobooten.*

2	1	—	800	21,03	18 0,53A	±18	8	300	1400	—	—	—	—	reserve.	16
---	---	---	-----	-------	-------------	-----	---	-----	------	---	---	---	---	----------	----

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.	Aant. stukk.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
<i>Batok</i>	1	S.	1887 Amsterdam, Rijkswerf.	1887	38,43	3,96	11,63 (20,3)	85	kn. v. 3,7 cM.	2
<i>Dempo</i>	1	id.	1886 Pijenoord, Ned. Stoombootm.	1887	38,37	3,96	11,6 (20,5)	83	id.	2
<i>Goentoer</i>	1	id.	1888 Amsterd., Rijksw.	1888	39,21	3,97	11,1 (18,7)	86	id.	2
<i>Habang</i>	1	id.	1888 Amsterd., Kon. Fabr. van stoom- en andere werkt.	1888	39,21	3,96	11,3 (18,7)	80	id.	2
<i>Idjen</i>	1	id.	1888 Amsterd., Rijksw.	1889	39,21	3,97	12 (19)	91	id.	2
<i>Cycloep</i>	1	id.	1886 Amsterd., Kon. Fabr. van stoom- en andere werkt.	1887	38,6	3,97	11,6 (20,3)	85	id.	2
<i>Empong</i>	1	id.	1887 Londen, Yarrow & Co.	1888	39,21	3,97	11,7 (18,9)	86	id.	2
<i>Foka</i>	1	id.	1888 Amsterd., Rijksw.	1888	39,21	3,97	11,7 (18,9)	86	id.	2
<i>Krakatau</i>	1	id.	1888 id.	1889	39,21	3,97	12,1 (18,9)	87	id.	2
<i>Lamongan</i>	1	id.	1889 id.	1890	32,86	4,2	10,8 (17,2)	59,96	id.	2
<i>Makjan</i>	1	id.	1889 id.	1890	32,86	4,2	10,8 (17,2)	59,96	id.	2
<i>Nobo</i>	1	id.	1890 id.	1891	32,86	4,2	11 (17,2)	59,96	id.	2
<i>Etna</i>	1	id.	1881 Londen, Yarrow & Co.	1882	31,00	3,68	11,1 (17)	46	id.	2
<i>Hekla</i>	1	id.	1881 id.	1882	31,00	3,68	11,1 (17)	46	id.	2
<i>Ophir</i>	1	id.	1900 id.	1901	46,48	4,65	12,75 (23,9)	142,5	kn. v. 5 cM. n°. 2	2
<i>Pangrango</i>	1	id.	1900 id.	1901	46,48	4,65	12,75 (23,9)	142,5	id.	2

(*) Bij minder toelading werd gedurende één uur met 1243 indicateur paardenkracht 24,15 mijl

Torpedo- inrich- tingen.				Stoomvermogen in indicat. paardenkr.		Grootste proeftocht- vaart.		Brandstofberge- ruimte in M ³ .		Grootste vol te houden dienstvaart.		Vaart bij voordeel kolvenverbruik.		Afte leggen weg in vaart van:		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1903 in	Benaming	Aanteekeningen.
Lanceerb.	Kanonnen.	Sparren.												Kol. 18.	Kol. 19.	Gordel.	Geschut- torens of barbetten.	Commando- toren.	Dek.	26.	27.	28.
12	13	14	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.
2	1	—	725	20,76	18	18	8	300	1400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	reserve.	16	
2	1	—	760	20,55	18	18	8	300	1400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	16	
								0,60A														
2	1	—	728	20,02	18	18	8	300	1400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	16	
2	1	—	928	21,7	18	18,5	8	300	1400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	16	
2	1	—	836	20,63	18	18	8	300	1400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	repa- ratie.	16	
2	1	—	680	19,84	18	17,5	8	300	1400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	reserve.	16	
2	1	—	1089	22,83	18	18,5	8	300	1400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	16	
								(*)														
2	1	—	962	22,15	18	18,5	8	300	1400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	16	
2	1	—	746	19,11	18	17,5	8	300	1400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	16	
2	—	—	763	20,05	12	17,5	8	200	1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	13	
2	—	—	794	20,71	12	17,5	8	200	1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	13	
2	—	—	787	20,70	12	17,5	8	200	1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	13	
2	—	—	550	21,75	6	18	8	120	560	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	13	
2	—	—	550	21,13	6	18	8	120	560	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	dienst.	13	
—	3	—	1739	25,88	40	21,0	8	650	2200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	reserve.	24	
			a)																			
—	3	—	1878	25,99	40	21,0	8	650	2200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	24	
			b)																			

geloopen. a) Bij een gemiddelden diepgang van 1,145 M. b) Bij een gemiddelden diepgang van 1,13 M.

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zee water.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschat.	
									Soorten.	Aant. stukk.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
<i>Rindjani</i>	1	S.	1900 Londen, Yarrow & Co.	1901	46,48	4,65	12,75 (23,9)	142,5	kn. v. 5 cM. n°. 2.	2
<i>Smeroe</i>	1	id.	1901 Rotterdam. Mij. v. Scheeps- en Werktuigb. „Fijenoord”.	1903	46,48	4,65	12,77 (24,65)	144,45	id.	2
<i>Tangka</i>	1	id.	1901 id.	1903	46,48	4,65	12,77 (24,65)	144,45	id.	2
<i>Wajang</i>	1	id.	1901 id.	1903	46,48	4,65	12,77 (24,65)	144,45	id.	2
4 torpedobooten in aanbouw . . b)	—	—	2 in aanbouw te Vlissingen. 2 in aanbouw te Fijenoord.	—	—	—	—	—	id.	2
<i>XV</i>	1	id.	1881 Fijenoord, Ned. Stoombootm.	1881	24,6	3,04	9 (16)	30,90	kn. v. 3,7 cM.	1
<i>XVI</i>	1	id.	1881 id.	1881	24,6	3,04	9 (16)	30,90	id.	1

2. *Visch- en spar-* *torpedobootten.*

III		S	1891 Amsterdam, Rijkswerf. Ketelsen machines „de Schelde”.	1891	25,60	3,15	10 (15)	35,5	kn. v. 3,7 cM.	1	—	1	1	449	17,9	5	± 14	8	220	520	—	—	—	—	dienst.	11
XXI		id.	1889	1890	25,60	3,15	9,1 (15,15)	37	id.	1	—	1	1	427	17,5	5	“ 14	8	220	520	—	—	—	—	reserve.	11
XXII		id.	1889 id.	1890	25,60	3,15	9,5 (14,5)	35	id.	1	—	1	1	456	17,8	5	“ 14	8	220	520	—	—	—	—	id.	11

3. *Spartor-* *pedoboorten.*

XVIII	1	S	1880 Vlissingen, Koninkl. Fabriek "de Schelde".	1881	24,60	3,15	9 (16,2)	31	ku. v. 3,7 cM.	1	—	—	1	250	17,16	5	± 14	8	200	400	—	—	—	—	dienst.	10
XIX	1	id.	1880 id.	1881	24,60	3,10	9 (16)	31	id.	1	—	—	1	285	17,2	5	" 14	8	200	400	—	—	—	—	reserve.	10

a) Bij een gemiddelden diepgang van 1,15 M. b) Zelfde afmetingen als *Smeroe*, *Tangka* en *Wajang*.

Torpedo- inrich- tingen.			Lanceerb. kanonnen. Sparren.		Stoomvermogen in indicat. paard-nkr.		Grootste proeftocht- vaart.		Brandstofberg- ruimte in M ³ .		Grootste vol te houden diensvaart.		Vaart bij voordeelg kolenverbruik.		Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van:		Pantser in millimeters.				Bevond zieh 1 Oct. 1903 in		Bemannig- Aanteekeningen.	
12	13	14	15.	16.	17.	18.	19	Kol. 18. 20.	Kol. 19. 21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.								
—	3	—	1973 a)	26,32	40	21,0	8	650	2200	—	—	—	—	dienst.	24									
—	3	—	1927	24,64	40	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	—									
—	3	—	1900	25,61	40	—	—	—	—	—	—	—	—	id.	—									
—	3	—	1979	24,71	40	—	—	—	—	—	—	—	—	aanb.	—									
—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—									
—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—									
2	—	—	250	17,15	19	± 14	8	200	400	—	—	—	—	dienst.	11									
2	—	—	250	17,06	19	± 14	8	200	400	—	—	—	—	reserve.	11									

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM. in zeewater.	Waterverplaatsing in tonnen.	Geschat.	
									Soorten.	Aant. stukk.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	
XX.	1	S	1880 Vlissingen, Koninkl. Fabriek "de Schelde".	1881	24,60	3,15	9 (16,2)	31	kn. v. 3,7 cM.	1
XIII.	1	id.	1878 Fijenoord, Ned. Stoombootm.	1879	24,60	3,15	9 (15,8)	29	id.	1
XIV.	1	id.	1879 id.	1879	24,60	3,15	9 (15,8)	29	id.	1
XVII.	1	id.	1879 Vlissingen, Koninkl. Fabriek "de Schelde."	1880	24,60	3,15	9,5 (16)	29	id.	1
X.	1	id.	1878 Fijenoord, Ned. Stoombootm.	1879	24,16	3,15	9,2 (15,8)	29	id.	1
XI.	1	id.	1878 Amsterdam, Kon Fabr. v. stoom- en anderewerktuigen.	1879	24,16	3,15	9,2 (15,8)	29	id.	1
XII.	1	id.	1878 Vlissingen, Koninkl. Fabriek "de Schelde".	1879	24,16	3,15	7,6 (15,8)	29	id.	1
IV.	1	id.	1878 Londen, Thornycroft.	1879	24,08	3,04	7,6 (15,8)	27	id.	1
V.	1	id.	1878 id.	1879	24,08	3,04	7,6 (15,8)	27	id.	1
VIII.	1	id.	1878 id.	1879	24,08	3,04	7,6 (15,8)	27	id.	1
IX.	1	id.	1878 id.	1879	24,08	3,04	7,6 (15,8)	27	id.	1

Torpedo- inrich- tingen.			Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftocht- vaart.	Brandstofberg- ruimte in M ³ .	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeel kolenverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van:		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1903 in	Bemannig- ing	Aanteekeningen.
Lanceerb.	Kanonnen.	Sparren.						Kol. 18.	Kol. 19.	Gordel.	Gescht- torens of barbetten.	Commando- toren.	Dek.			
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.
—	—	1	250	16,89	5	± 15	8	200	400	—	—	—	—	reserve.	10	
—	—	1	250	16,77	5	14	8	200	400	—	—	—	—	dienst	10	
—	—	1	250	16,7	5	14	8	200	400	—	—	—	—	reserve.	10	
—	—	1	250	16,78	5	14	8	200	400	—	—	—	—	id.	10	
—	—	1	250	15,86	5	14	8	200	400	—	—	—	—	id.	10	
—	—	1	250	16,13	5	14	8	200	400	—	—	—	—	id.	10	
—	—	1	250	15,84	5	14	8	200	400	—	—	—	—	id.	10	
—	—	2	240	18,5	5	14	8	200	400	—	—	—	—	id.	10	
—	—	2	240	17,57	5	14	8	200	400	—	—	—	—	id.	10	
—	—	2	240	19,31	5	14	8	200	400	—	—	—	—	id.	10	
—	—	2	240	18,05	5	14	8	200	400	—	—	—	—	id.	10	

NAMEN DER SCHEPEN.	Aantal schroeven.	Samenstelling.	Op stapel gezet.	Te water gelaten in	Grootste lengte in M.	Grootste breedte in M.	Grootste diepgang in dM.	Waterverplaatsing in tonnen.	Gescht. Soorten.	Aant. stuk.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.

III. Schepen en vaartuigen be-

a. Schoeners voor

<i>Zeehond</i>	1	S	1891 Amsterdam, Rijkswerf.	1892	51,44	8,6	41,7	723	kn. v. 7,5 cM. A.	2
<i>Dolfijn</i>	1	id.	1888 Rotterdam, Maatschappij "de Maas".	1889	41,70	6,60	30,4	285	kn. v. 3,7 cM.	2
<i>Argus</i>	—	IJ	1881 Slikkerveer, P. Smit Jr.	1882	29,15	6,14	30	136	kn. v. 7,5 cM. A.	2

b. Opnemings-

Voor militair-hydrographische werkzaamheden: **Geep, Raaf** (ontwapende kn.booten), waterverpl. 200

c. Instructie-

Adelborsten: **Urania** (zeilkorvet) 2 12 cM. K.A. n°. 2, 2 3,7 cM.; **Aruba** (voor tuig-exercitie);
Marine-reserve: **Gier, Havik** (kn. booten), 2 3,7 cM., 1 kn. rev. 3,7 cM.; waterverpl. 214.
Leerlingen-machinist: **Das** (ontwapende kn. bt.) waterverpl. 200 ton; diepg. 22 dM.; dienstvaart 7 mijl.
Korporaal-konstabels en kanonniers: **Bellona** (stoomschip) 1 15 cM. A n°. 1, 6 12 cM. K.A. n°. 1, 1 12 cM. L.A.,
3 kn. rev. 3,7 cM.; waterverpl. 931 ton; diepgang 37,5 dM.; dienstvaart 8
dienstvaart 7 mijl.
Stokers: **Lynx** (kn. bt.) 2 3,7 cM.; 1 kn. rev. 3,7 cM.; waterverpl. 180 ton; diepg.
Torpedisten: **Marnix** 1 3,7 cM.; **Vulkaan** (Amsterdam) 1 3,7 cM.; **Amstel** 1 3,7 cM.,
Matrozen en jongens: **Nautilus** (zeilkorvet) 6 12 cM. K.A. n°. 2, 1 7,5 cM. A., 2 3,7 cM.; waterverpl.
diepgang 31 dM.; **Admiraal van Wassenae** 8 3,7 cM.; **Pollux** (toegevoegd
Exercitie-batterij: . . **Heldin** 1 15 cM. A. n°. 1, 8 12 cM. K.A. n°. 2, 2 7,5 cM. A.

d. Wacht-

Adolf Hertog van Nassau (Willemsoord) 4 12 cM. K.A. n°. 2, 2 7,5 cM. A.; **Prins Maurits**
sluis) 6 12 cM. K.A. n°. 2, 1 7,5 cM. A., 1 3,7 cM., 1 kn. rev. 3,7 cM.

e. Logement-

Neptunus (zeemiliciens) 14 12 cM. K.A. n°. 2, 1 kn. rev. 3,7 cM.; **Het Loo** (pers. marine-
3,7 cM.; **No. 7** (onbestemd).

Torpedo- inrich- tingen.		Stoomvermogen in indicat. paardkr.		Grootste proefvocht- vaart.	Brandstofberg- ruimte in M ³ .	Grootste vol te houden dienstvaart	Vaart bij voordelig kolenvoerbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van:		Pantser in millimeters.					Bevond zich 1 Oct. 1903 in	Bemannig.	Aanteekeningen.
Lanceerb.	Kanonnen.	Sparren.	Stoomvermogen in indicat. paardkr.	Grootste proefvocht- vaart.	Brandstofberg- ruimte in M ³ .	Grootste vol te houden dienstvaart	Vaart bij voordelig kolenvoerbruik.	Kol. 18.	Kol. 19.	Gordel.	Gescht- torens of barbetten.	Commando- toren.	Dek.		26.	27.	28.
12	13	14	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.				

stemd voor bijzondere diensten.

politietoezicht.

—	—	—	664	11,02	78	9,5	6	1500	2500	—	—	—	—	—	dienst.	72
—	—	—	388	10,67	29	9	6	1600	2500	—	—	—	—	—	herstel- ling.	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	dienst.	31

vaartuigen.

ton; diepg. 22 dM.; dienstvaart 7 mijl.

schepen.

Ever (ontwapende kn. bt.) waterverpl. 210 ton; diepg. 23 dM.; dienstvaart 7 mijl.
180 ton; diepg. 22, 21,5 dM.; dienstvaart 7 mijl.
De **Udur** wordt ingericht om de **Das** te vervangen.
2 7,5 cM. A., 3 mr. 7,5 cM. A., 2 7,5 cM. n°. 2, 1 7,5 cM. n°. 3, 2 5 cM. n°. 1, 5 3,7 cM.,
mijl. **Sperwer** (kn. bt.) 3 3,7 cM., 2 kn. rev. 3,7 cM.; waterverpl. 210 ton; diepgang 22 dM.;
21,5 dM.; dienstvaart 7 mijl.
en **Bonalre** (Hellevoetsluis).
1054 ton; diepg. 52 dM.; **Castor** (toegevoegd aan logementschip **Buffel**) waterverpl. 419 ton;
aan **Wassenaer**; **No. 16** (Leiden) 2 12 cM. K.A. n°. 2.

schepen.

der Nederlanden (Amsterdam) 2 12 cM. K.A. n°. 2, 1 7,5 cM. A.; **Van Galen** (Hellevoet-

schepen.

reserve); **Buffel** (matrozen en jongens) 6 12 cM. K.A. n°. 2, 2 7,5 cM. A., 1 3,7 cM., 1 kn. rev.

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.	Waterverpl. in M ³ . zeewater (1026 K.G.)	Geschut. Soorten.	10.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.		

B. Indische Militaire

Pantserdek-

Sumatra	2	S	1888 Amsterdam, Koninkl. Fabriek van stoom- en anderewerktuigen.	1890	70	11,3	42,5	1720	kn. v. 21 cM. A. n ^o . 2	1
									" " 15 " " "	1
									" " 12 " L.A.	2
									" " 7,5 " A.	1
									" " 3,7 " "	4
									" rev. v. 3,7 cM.	2
									mr. v. 7,5 cM. A.	1
										12

Flottielje-vaartuigen.

Bali	1	IJ Z	1877 Fijenoord, Ned. Stoomboot- maatschappij.	1878	53,6	9	37	853	kn. v. 15 cM. A. n ^o . 1	1
									" " 12 " K.A. "	3
									" " 7,5 " A.	1
									" " 3,7 " "	2
									mr. " 7,5 " A.	1
										8
									id.	8
Java	1	IJ K	1885 id.	1885	62,6	9,5	43	1800		8
Ceram	1	S Z	1886 Vlissingen, Kon. Maatschappij "de Schelde".	1887	52,85	7,8	31,2	550	kn. v. 12 cM. K.A. n ^o . 1	3
									" " 7,5 " A.	1
									" " 3,7 " "	2
									mr. " 7,5 " "	1
										7
									id.	7
Flores	1	id.	1886 Amsterdam, Koninkl. Fabriek van stoom- en anderewerktuigen.	1887	52,85	7,8	34,5	550		7
									id.	7
Lombok	1	id.	1890 Amsterdam, Huygens & Van Gelder.	1891	52,45	8,30	33,5	600		7

*) De opgaven betreffende de volgende schepen zijn verstrekt door het Departement der Marine kolen. c) Met Australische kolen. d) Met Japansche kolen. e) Met Borneo-kolen.

Torpedo- inrich- tingen.	Lanceerb. 12	Kanonnen 13	Sparren. 14	Stoomvermogen in indicat. paardenkr. 15	Grootste proeflocht- vaart. 16	Brandstofberg- ruimte in M ³ . 17	Grootste vol te houden dienstvaart. 18	Vaart bij voordeelig koleverbruik. 19	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van: Kol. 18. Kol. 19.	Pantser in millimeters. Gordel. Geschut- torens of barbetten. Commando- toren. Dek.	Bevond zich 1 Oct 1903 in 26.	Be- maanning. Europeanen 27.	Inlanders. 28.

taire Marine. *)

korvet.

											150 C	38 S	herstel- ling in Neder- land.		
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------	---------	--	--	--

Flottielje-vaartuigen.

														dienst.	70	31
														id.	71	33
														id.	52	31
														id.	52	31
														dienst tijd. bij Gouv.- Marine.		

in Nederlandsch-Indië, behalve die der kolommen 15 en 16. a) Met Ombilien-kolen. b) Met Cardiff-

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.	Waterverpl. in M ³ . zeewater (1026 K.G.)	Geschut.	
									Soorten.	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	
<i>Sumbawa</i>	1	S	1890 Vlissingen, Kon. Maatschappij "de Schelde".	1891	53,25	8,1	34,5	600	kn. v. 12 cM. K.A. n°. 1 " " 7,5 " A. " " 3,7 " mr. " 7,5 " "	3 1 2 1 7
<i>Borneo</i>	1	Cp K	1892 Glasgow, Clydebank, J. & G. Thomson.	1892	53,86	9,45	40,5	800	kn. v. 10,5 cM. A. " " 7,5 " " " " 3,7 " " rev. 3,7 " mr. v. 7,5 " "	4 1 2 2 1 10
<i>Nias</i>	2	S	1894 Amsterdam, Huygens & Van Gelder.	1895	53,9	9,44	36	812,38	kn. v. 12 cM. K.A. n°. 1 " " 7,5 " A. " " 3,7 " mr. v. 7,5 cM. "	3 1 4 1 9
<i>Mataram</i>	2	id.	1895 id.	1896	53,9	9,44	36,5	809,52	kn. v. 10,5 cM. A. " " 7,5 " " " " 3,7 " " rev. v. 3,7 cM. mr. v. 7,5 cM. A.	2 1 4 2 1 10
<i>Edi</i>	2	id.	1896 Vlissingen, Kon. Maatschappij "de Schelde".	1897	53,9	9,44	36,5	820	id.	10
<i>Serdang</i>	2	id.	1896 id.	1897	53,9	9,44	36,5	820	id.	10
<i>Koetei</i>	2	id.	1897 Amsterdam, Ned. Scheepsb.- maatschappij.	1898	53,7	9,44	36	790	id.	10
<i>Siboga</i>	2	id.	1897 id.	1898	53,7	9,44	36	790	id.	10
<i>Assahan</i>	2	id.	1899 Rotterdam, Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigb. Fijenoord.	1900	53,7	9,44	36	800	id.	10

Torpedo- inrich- tingen.			Stoomvermogen in indiat. paardenkr.	Grootste proeftocht- vaart.	Brandstofberg- ruimte in M ³ .	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeel- g kolvenverbruik	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van:		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1903 in	Be- manning.	
Lanceerb.	Kanonnen.	Sparren.						Kol. 18.	Kol. 19.	Gordel.	Gescht- tors of barbetten.	Commando- toren.	Dek.		Europeanen.	Inlanders.
—	—	—	930	12,5	88	10,5	7	1170 a)	1900 a)	—	—	—	—	dienst.	53	31
—	—	—	1040	13,23	155	—	—	—	—	—	—	—	11—8 S	her- stelling.	—	—
—	—	—	1227	13,05	148	10	8	1400 c)	1900 c)	—	—	—	—	dienst.	59	34
—	—	—	1345	12,95	154	—	—	—	—	—	—	—	—	her- stelling.	—	—
—	—	—	1235	12,8	149	10	8	1440 a)	2000 a)	—	—	—	—	dienst.	59	34
—	—	—	1290	12,9	149	—	—	—	—	—	—	—	—	her- stelling.	—	—
—	—	—	1412	13,51	144	11,5	8,5	1650 a)	2300 a)	—	—	—	—	dienst.	59	34
—	—	—	1395	13,83	144	11,4	9	1400 a)	2200 a)	—	—	—	—	dienst.	59	34
—	—	—	1353	13,95	134	11,5	9,5	1900 a)	2550 a)	—	—	—	—	dienst.	59	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.	Waterverpl. in M ³ . zeewater (1026 K.G.)	Geschut.	Soorten.	10.	Aant. stukk.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.				11)

Torpedo-

<i>Cerberus</i>	1	S	1887 Vlissingen, Kon. Maatschappij "de Schelde".	1888	38,22	3,96	14,2 (21)	83,91	kn. van 3,7 cM.			2
<i>Hydra</i>	1	id.	1899 Londen, Yarrow & Co.	1900	39,62	4,11	20,6	103	id.			2
<i>Scylla</i>	1	id.	1899 id.	1900	39,62	4,11	20,6	103	id.			2
<i>Minotaurus</i>	1	id.	1901 Vlissingen, Kon. Maatschappij "de Schelde".	1902	39,62	4,11	20,6	103	id.			2
<i>Python</i>	1	id.	1901 id.	1902	39,62	4,11	20,6	103	id.			2
<i>Sphinx</i>	1	id.	1902 id.	1903	39,62	4,11	20,6	103	id.			2

Wacht-

<i>Koning der Ne- derlanden</i>	IJ	1871 Amsterdam, Rijkswerf.	1874	85,3	15,2	—	—	kn. v. 12 cM. K.A. n ^o . 1	3
								" " 12 " K.A. n ^o . 8	1
								" " 7,5 " A.	1
								" " 3,7 "	2
<i>Bromo</i>	IJ Z	1878 Amsterdam, Kon. Fabr. v. stoom- en andere werktuigen.	1874	64,6	9,36	—	—	—	7

Opnemings-

<i>Macassar</i>	1	IJ Z	1876 Amsterdam, Koninkl. Fabriek van stoom- en andere werktuigen.	1877	54	9	37	880	kn. v. 7,5 cM. A.	2
---------------------------	---	---------	---	------	----	---	----	-----	-------------------	---

1) Bij een gemiddelden diepgang van 1,05 M. 2) Bij een gemiddelden diepgang van 1,04 M. van 1,06 M. en 10 cM. stuurlast.

Torpedo- inrich- tingen.			Stoomvermogen in indicat. paardenkr.		Grootste proeflocht- vaart.	Brandstofberg- ruimte in M ³ .	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordelig kolenverbruik.	Af te leggen weg in zeem. bij de vaart van:		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1903 in	Be- manning.			
Lancerb.	Kanonnen.	Sparren.	12	13	14	15	16	17	18	19	Kol. 18.	Kol. 19.	Gordel.	Geschut- toren of barbetten.	Commando- toren.	Dek.	26.	27.	28.
20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.											

booten.

2	1	—	912,5	21,2	12,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	herstel- ling.	—	—
—	3	—	1204	24,26 1)	20,5	17,5	8	390 b)	1500 b)	—	—	—	—	—	—	—	dienst.	12	6
—	3	—	1201	24,30 2)	20,5	17,5	8	390 b)	1500 b)	—	—	—	—	—	—	—	id.	12	6
—	3	—	1281	24,36 3)	20,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	3	—	1269	24,96 4)	20,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

schepen.

—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	dienst.	127	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	reserve.	—	—

vaartuigen.

—	—	—	315,7	8,6	120	7,5	5,25	1500 c)	1600 c)	—	—	—	—	—	—	—	dienst.	28	74
---	---	---	-------	-----	-----	-----	------	------------	------------	---	---	---	---	---	---	---	---------	----	----

3) Bij een gemiddelden diepgang van 1,07 M. en 6 cM. stuurlast. 4) Bij een gemiddelden diepgang

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.	Waterverpl. in M ³ . zee water (1026 K.G.)	Geschut.	
									Soorten.	Aant. stuk.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
<i>Van Gogh</i> . . .	1	Cp. K	1897 Rotterdam, P. Smit Jr.	1898	54	8,30	31,8	700	kn. v. 7,5 cM. A.	2
<i>Van Doorn</i> . . .	1	id.	1899 Rotterdam, Maatschappij "de Maas".	1901	54	8,30	31,8	700	id.	2

Oorlogs-

<i>Satelliet</i>	1	IJ	1877 Slikerveer, Arie Smit.	1877	29,13	6,13	26	212	kn. v. 7,5 cM. A.	2
--------------------------	---	----	-----------------------------------	------	-------	------	----	-----	-------------------	---

Torpedo- inrich- tingen.			Stoomvermogen in indicat. paardenkr.	Grootste proeftocht- vaart.	Brandstofberg- ruimte in M ³ .	Grootste vol te houden dienstvaart.	Vaart bij voordeel kolenvoerbruik.	Afte leggen weg in zeem. bij de vaart van:		Pantser in millimeters.				Bevond zich 1 Oct. 1903 in	Be- manuing.	
Lanceerb.	Kanonnen.	Sparren.						Kol. 18.	Kol. 19.	Gordel.	Geschut- torens of barbette n.	Commando- toren.	Dek.		Europeanen.	Inlanders.
12	13	14	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22	23.	24.	25.	26.	27.	28.
—	—	—	386	10,1	100	8	6,25	2680 a)	3880 a)	—	—	—	—	dienst.	24	57
—	—	—	369	9,02	108	7,6	7	3145	3432 b)	—	—	—	—	herstel- ling.	—	—
—	—	—	135	9	60	5	—	1520 a)	—	—	—	—	—	dienst. tijd. bij Dept. der B.O.W.	—	—

stoomjacht.

STAAT van de actieve Zeemacht op 1 October 1903.

A. Zeemacht in Oost-Indië.

SCHEPEN.	STERKTE.	Toelichtingen.
Panterschip <i>Koningin-Regentes</i>	327	
Pantserdekschip <i>Gelderland</i>	241	
„ <i>Utrecht</i>	221	
„ <i>Noord-brabant</i>	256	
„ <i>Zeeland</i>	337	
Flottieljevaartuig <i>Java</i>	67	
„ <i>Bali</i>	24	
„ <i>Flores</i>	68	
„ <i>Assahan</i>	60	
„ <i>Edi</i>	65	
„ <i>Nias</i>	63	
„ <i>Koetei</i>	62	
„ <i>Siboga</i>	74	
„ <i>Ceram</i>	51	
„ <i>Sumbawa</i>	53	
Wachtschip <i>Koning der Nederlanden</i>	218	te Soerabaya.
Torpedoboot <i>Cerberus</i>	16	
„ <i>Hydra</i>	15	
„ <i>Scylla</i>	15	
Opnemingsvaartuig <i>Makasser</i>	21	
„ <i>Van Gogh</i>	22	
Staf	61	
Totaal Europeanen	2337	
Inlandsche schepelingen	1051	
Totaal	3388	

*B. Scheepsmacht in West-Indië, voor buitenlandschen dienst
en voor politietoezicht.*

SCHEPEN EN BESTEMMING.	STERKTE.	Toelichtingen.
I. West-Indië.		
Panterschip <i>De Ruyter</i>	329	
II. Buitenlandsche dienst.		
Pantserdekschip <i>Holland</i>	355	
" <i>Friesland</i>	332	
Instructieschip <i>Nautilus</i>	187	
Torpedoboot <i>Python</i>	23	
" <i>Sphinx</i>	23	
" <i>Minotaurus</i>	23	
III. Politie-toezicht.		
Schoener <i>Zeehond</i>	77	
" <i>Argus</i>	30	
Totaal . . .	1379	

C. Binnenlandsche dienst.

SCHEPEN EN BESTEMMING.	STERKTE.	Toelichtingen.
I. Torpedodienst.		
Korps torpedisten en torpedomakers	236	
II. Defensie-materieel.		
Pantserschip <i>Kortenaer</i>	290	
" <i>Evertsen</i>	280	
Monitor <i>Cerberus</i>	114	
" <i>Reinier Claessen</i>	158	
Riviervaartuig <i>Merva</i>	44	
" <i>Isala</i>	44	
Kanonneerboot <i>Wodan</i>	38	
III. Instructie- en logement-schepen.		
Instructieschip voor jongens <i>Admiraal van Wassenaer</i>	436	Te Amsterdam.
Logementschip voor jongens en matrozen <i>Buffel</i>	148	" Hellevoetsluis.
Artillerie-instructieschip <i>Bellona</i> . .	213	" Willemsoord.
Instructieschip voor de marine-reserve <i>Gier</i>	74	" "
Instructieschip voor de marine-reserve <i>Havik</i>	38	" Rotterdam.
Torpedo-instructieschip <i>Marnix</i> . .	209	" Willemsoord.
Instructieschip voor torpedisten <i>Vulkaan</i>	39	" Amsterdam.
Instructieschip voor torpedisten <i>Amstel</i>	58	" Hellevoetsluis.
IV. Kweekschool voor Zeevaart.		
	211	" Leiden.
Transporteeren . . .	2630	

SCHEPEN EN BESTEMMING.	STERKTE.	Toelichtingen.
Per transport . .	2630	
V. Opnemingsvaartuigen.		
Geep	30	
Raaf	27	
VI. Wacht- en kostschepen.		
Wachtschip te Willemsoord . . .	947	
" " Hellevoetsluis . .	476	
" " Amsterdam . . .	246	
Dienstdoend kostschip te Vlissingen .	32	
" " " Rotterdam .	37	
Totaal. . .	4425	

Sterkte van het

RANGEN.	1894		1895		1896		1897	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Vice-Admiraal	2	2	2	2	2	2	2	2
Schout-bij-nacht. . . .	4	4	2	2	2	2	3	3
Kapitein ter zee	25	25	25	25	25	25	25	25
Kapitein-luitenant ter zee	35	35	35	35	33	35	35	35
Luitenant ter zee 1e klasse	121	121	120	120	122	120	120	120
" " " 2e	231	230	235	226	228	231	237	232
Adelborst 1e klasse . .	113	102	110	100	94	81	83	74
" 2e "	50	49	43	42	39	39	32	32
" 3e "	40	40	38	38	36	36	42	42
Inspecteur geneesk. dienst	1	1	1	1	—	1	1	1
Dirig. officier v. gezond-								
heid 1e klasse	2	2	2	2	1	—	1	1
Dirig. officier v. gezond-								
heid 2e klasse	4	3	3	3	5	5	4	4
Officier van gezondheid 1e								
klasse	56	57	55	53	46	45	45	45
Officier van gezondheid 2e								
klasse	22	20	21	23	28	28	26	27
Student en candidaat-								
arts	6	5	7	4	1	1	5	2
Apotheker 1e klasse . .	1	1	1	1	1	1	1	1
" 2e "	3	3	3	3	3	3	3	3
Hoofdinspecteur van admi-								
nistratie	1	1	1	1	1	1	1	1
Inspecteur v. administratie	2	2	2	2	2	2	2	2
Officier van administratie								
1e klasse	24	24	24	24	24	24	24	24
Officier van administratie								
2e klasse	48	49	48	48	48	48	48	49
Adjunct-administrateur .	16	11	13	10	13	10	13	12
Adspirant-administrateur .	10	10	13	13	10	10	5	5

korps officieren

1898		1899		1900		1901		1902		1903	
Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	1	1
3	3	2	1	1	3	3	3	3	2	4	4
25	25	25	25	25	25	25	26	26	26	26	26
35	35	35	35	36	37	36	36	37	37	37	37
121	120	120	121	122	122	121	120	120	120	120	120
231	231	232	231	232	231	230	232	226	234	220	230
81	77	73	63	70	56	63	52	62	45	56	32
35	33	40	40	37	37	38	38	40	40	41	41
38	38	39	39	40	40	38	38	34	34	43	43
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
45	45	45	45	45	45	44	44	46	46	45	45
23	24	22	23	22	23	23	22	21	21	21	20
8	7	9	8	7	5	7	7	7	6	7	5
1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3
24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
49	49	48	47	46	43	46	44	41	41	45	37
15	13	9	8	6	5	4	4	8	8	6	6
—	—	4	4	8	8	7	6	6	5	9	9

Sterkte van het personeel onder-

RANGEN EN QUALITEITEN.	1894		1895		1896		1897	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Opperschipper	14	14	14	14	14	14	14	15
Schipper	19	19	20	20	19	19	17	20
Bootsman	69	68	69	69	68	74	75	77
Bootsmansmaat	81	76	75	76	73	71	78	76
Kwartiermeester . . .	145	132	142	150	161	142	152	158
Opperkonstabel	8	8	8	8	7	5	4	2
Konstabel-majoor . . .	15	15	15	15	13	14	17	19
Sergeant-konstabel . .	96	90	87	84	78	73	77	75
Korporaal- "	72	76	81	84	83	83	84	78
Timmerman-majoor . . .	9	9	9	9	9	8	8	9
Sergeant-timmerman . .	39	40	37	35	35	37	37	34
Korporaal- "	10	14	15	15	20	18	24	23
Timmerman	—	—	—	—	1	7	2	2
Bottelier-majoor	8	7	8	8	8	8	8	8
Sergeant-bottelier . . .	40	39	39	39	39	41	44	40
Korporaal- "	37	34	35	35	34	31	28	28
Bottelier	—	—	—	—	—	3	8	9
Ziekenverpleger-majoor .	8	8	8	8	8	8	8	8
Sergeant-ziekenverpleger .	35	39	41	42	39	38	43	40
Korporaal- "	38	31	31	30	31	32	30	32
Ziekenverpleger	—	—	—	—	—	—	1	1
Schrijver-majoor	15	18	18	17	18	18	18	18
Sergeant-schrijver . . .	84	79	78	79	78	76	78	76
Korporaal- "	21	23	26	26	23	17	12	11
Schrijver	—	—	—	—	—	6	15	17
Sergeant-hofmeester . .	53	47	51	53	49	43	39	36
Korporaal- "	—	—	—	—	—	—	—	—
Hofmeester	—	—	—	—	6	13	18	27
Sergeant-kok	39	43	46	47	48	45	43	48
Korporaal- "	64	59	63	60	58	50	57	62
Kok	—	—	—	—	5	18	22	26
Kleermaker	8	9	8	9	1	5	5	7
Schoenmaker	52	54	55	52	4	10	9	12
Scheerder	34	38	40	40	40	44	45	44
Matroos 1e klasse . . .	627	644	725	720	704	703	690	708
" 2e "	533	507	500	522	543	561	579	560
" 3e "	817	825	892	918	930	906	942	946

officiëren en mindere schepelingen.

	1898		1899		1900		1901		1902		1903	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
	15	15	14	13	14	14	15	17	17	16	16	17
	19	20	19	20	20	17	20	20	20	20	20	23
	79	78	149	142	137	148	149	148	152	149	149	150
	67	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	174	173	187	200	197	172	167	164	166	171	179	148
	2	2	3	4	4	5	5	6	6	8	8	6
	20	22	21	20	20	19	19	20	19	20	20	22
	75	73	71	78	77	75	74	75	75	74	78	79
	78	82	86	79	78	80	79	79	81	82	77	80
	10	10	10	9	9	9	9	9	8	9	9	9
	32	32	33	31	29	29	31	30	28	27	33	31
	27	26	24	25	24	22	21	20	22	20	19	20
	2	3	6	9	8	12	11	15	11	11	9	11
	8	7	8	8	8	8	9	9	9	9	9	10
	38	37	31	30	29	34	31	31	32	31	32	33
	32	33	29	29	27	26	27	26	27	28	30	23
	6	3	9	16	21	18	19	21	18	19	17	22
	8	8	8	8	8	8	8	5	8	8	8	8
	40	38	40	39	37	40	39	39	40	40	40	40
	32	35	33	32	31	27	32	34	32	34	34	37
	11	10	21	20	31	27	29	29	27	22	20	22
	18	18	17	18	18	17	18	18	18	20	20	20
	75	72	71	72	62	69	69	71	70	69	69	69
	21	19	17	18	17	13	11	19	11	11	17	13
	9	12	10	16	14	16	27	25	23	24	18	33
	37	35	33	34	35	33	35	34	36	39	37	38
	—	1	7	8	12	17	17	18	18	22	24	21
	36	45	42	49	42	41	36	29	30	24	24	40
	46	41	47	48	44	45	49	51	51	49	51	49
	55	50	43	50	47	47	44	53	55	60	63	59
	36	45	55	58	59	55	63	53	55	50	51	59
	8	7	7	7	11	11	10	12	12	11	12	13
	11	11	12	12	13	13	13	11	14	21	24	25
	45	46	46	48	45	45	51	43	45	46	44	42
	762	739	756	762	786	804	832	877	900	915	942	894
	624	630	680	669	649	625	580	543	530	526	541	522
	894	810	754	692	677	655	636	668	677	658	616	565

RANGEN EN QUALITEITEN.	1894		1895		1896		1897	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Lichtmatroos.	367	403	419	381	407	407	348	375
Jongen.	884	839	829	779	713	660	634	577
Zeemilicien.	2918	2928	2915	2932	2905	2937	2921	2930
Muzikant.	40	38	40	40	40	40	40	40
Oppertorpedomaker. . . .	1	1	1	1	1	1	1	1
Torpedomaker-majoer. . .	7	6	6	6	7	7	8	9
Sergeant-torpedomaker. . .	38	40	41	39	39	44	47	46
Korporaal-torpedomaker. .	35	34	34	32	26	26	30	36
Torpedomaker.	—	—	—	—	2	6	1	3
Oppertorpedist.	4	4	4	4	4	4	4	4
Torpedist-majoer.	12	12	12	11	12	12	11	12
Sergeant-torpedist.	32	30	29	29	28	28	29	25
Korporaal-torpedist. . . .	45	42	42	41	40	40	38	36
Torpedist 1e klasse. . . .	85	79	77	73	70	66	61	62
" 2e " 	55	51	48	47	45	41	33	30
Leerl.-geweerm.-monteur. .	—	—	—	—	—	—	—	—

OPGEHEVEN RANGEN

Opperstuurman.	5	5	5	5	4	4	3	2
Stuurman-majoer.	9	9	9	9	9	6	7	7
Sergeant-stuurman.	40	38	42	40	39	36	35	33
Korporaal- " 	22	23	20	23	26	27	20	14
Stuurmansleerling 1e kl. . .	22	21	31	26	30	19	15	5
" 2e " 	22	22	19	19	—	—	—	—
Sergeant-provoost.	28	27	30	30	31	27	25	22
Korporaal- " 	33	30	25	23	16	11	11	9
Zeilmaker-majoer.	8	8	8	8	7	6	3	4
Sergeant-zeilmaker.	37	33	35	33	29	26	25	21
Korporaal- " 	17	21	16	15	13	10	7	4
Smid-majoer.	10	10	9	10	10	10	9	8
Sergeant-smid.	17	17	18	18	18	18	18	18
Korporaal- " 	6	6	4	4	1	1	—	—
Koksmaat.	68	73	63	66	61	56	44	27
Eerste kleermaker.	12	11	13	10	11	9	9	9
Korporaal- " 	—	—	—	—	8	7	7	7
Korporaal-schoenmaker. . .	—	—	—	—	48	45	45	43
Kuiper.	1	1	1	1	1	—	—	—
Bootsmansleerling 2e kl. .	64	103	—	—	—	—	—	—

*) Bij Kon. besluit van 22 Juli 1895 n°. 35 werd bepaald, dat deze rangen en quali-

RANGEN EN QUALITEITEN.	1898		1899		1900		1901		1902		1903	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Lichtmatroos.	289	264	237	229	220	271	241	260	219	240	237	214
Jongen.	611	711	747	759	752	728	690	615	600	611	600	584
Zeemilicien.	2898	2824	2801	2728	2684	2603	2587	2523	2515	3011	2416	2908
Muzikant.	40	38	41	41	41	41	41	41	41	41	41	40
Oppertorpedomaker. . . .	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Torpedomaker-majoer. . .	10	10	11	14	14	14	14	15	15	15	15	15
Sergeant-torpedomaker. . .	45	48	50	58	57	60	63	63	65	68	68	73
Korporaal-torpedomaker. .	40	39	42	39	48	55	59	61	61	77	73	73
Torpedomaker.	—	2	5	6	6	4	5	6	8	9	4	4
Oppertorpedist.	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Torpedist-majoer.	12	12	12	12	12	14	15	16	16	15	19	20
Sergeant-torpedist.	26	24	25	25	25	25	29	32	32	34	30	31
Korporaal-torpedist. . . .	36	32	30	30	36	33	35	34	38	44	45	44
Torpedist 1e klasse. . . .	48	51	51	59	53	56	50	44	38	29	28	23
" 2e " 	33	28	21	12	12	8	4	4	4	3	3	1
Leerl.-geweerm.-monteur. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	18	18

EN QUALITEITEN. *)

Opperstuurman.	2	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3
Stuurman-majoer.	7	7	8	8	8	6	6	6	6	6	6	7
Sergeant-stuurman.	36	30	29	27	25	24	19	18	18	15	15	12
Korporaal- " 	13	11	9	8	7	3	1	—	—	—	—	—
Stuurmansleerling 1e kl. . .	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 2e " 	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sergeant-provoost.	23	19	17	17	17	15	14	12	11	10	10	8
Korporaal- " 	7	4	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeilmaker-majoer.	4	5	5	5	5	5	3	4	4	4	4	4
Sergeant-zeilmaker.	21	19	19	18	17	16	15	15	14	13	13	12
Korporaal- " 	4	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Smid-majoer.	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	5
Sergeant-smid.	18	17	17	15	14	11	8	8	6	5	5	3
Korporaal- " 	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koksmaat.	23	16	16	10	6	6	6	6	4	4	3	3
Eerste kleermaker.	9	8	8	8	7	7	6	6	6	6	4	4
Korporaal- " 	7	6	6	6	8	7	7	7	7	7	9	9
Korporaal-schoenmaker. . .	42	42	40	39	38	36	32	32	32	30	28	21
Kuiper.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bootsmansleerling 2e kl. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

teiten geleidelijk zullen worden opgeheven.

Sterkte van het

RANGEN EN QUALITEITEN.	1894		1895		1896		1897	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Kolonel	1	1	1	1	1	1	1	1
Luitenant-kolonel	2	3	3	3	3	3	3	3
Kapitein	14	15	15	12	11	12	12	12
1e Luitenant	23	20	21	19	20	15	15	15
2e "	3	3	4	4	5	5	5	6
Adelborst 2e klasse . . .	3	3	—	—	—	—	—	—
" 3e "	—	—	—	—	4	4	11	11
Intendant	1	1	1	1	1	1	1	1
Kapitein-kwartiermeester.	1	1	1	1	1	1	2	2
Luitenant-kwartiermeester	1	—	—	—	2	2	3	3
Kapitein-adm. v. kleeding	1	1	1	1	1	1	—	—
Adjutant-onderofficier . .	3	3	3	3	3	3	3	3
Sergeant-majoor	15	15	14	13	11	11	12	12
Sergeant	81	91	87	86	81	83	84	86
Korporaal	159	149	159	161	161	166	159	164
Marinier 1e klasse. . . .	443	440	431	431	444	460	447	452
" 2e "	551	578	573	599	546	505	487	470
" 3e "	652	652	646	587	596	629	628	612
Sergeant-tamboer	1	1	1	1	1	1	1	1
" hoornblazer	1	1	1	—	1	1	1	1
Korporaal-tamboer	3	2	2	1	3	3	3	3
Tamboer 1e klasse. . . .	20	24	21	20	23	28	26	25
" 2e "	26	20	19	20	21	22	21	21
" 3e "	42	40	40	39	40	38	38	33
Sergeant- of korp.-pijper	1	1	1	1	1	1	1	1
Pijper 1e klasse	12	11	11	11	13	10	9	9
" 2e "	11	9	8	6	6	6	5	7
" 3e "	7	10	11	13	10	14	14	12
Sergeant-majoor-schrijver.	1	—	—	—	3	3	3	3
" schrijver	2	2	3	3	3	3	2	3
Korporaal "	—	—	—	3	2	3	3	3
Schrijver	3	3	3	1	—	—	—	—
Fourier	7	8	8	8	8	8	8	8
Meester-geweermaker . . .	3	3	3	3	3	3	3	3
" kleermaker.	1	1	1	1	1	1	1	1
" schoenmaker	1	1	1	1	1	1	—	—
Hoofd magazijnknecht . . .	1	1	1	1	1	1	1	1
Magazijnknecht	3	3	3	3	3	3	3	3

Korps Mariniers.

[illegible]

Sterkte van het personeel van 's Rijks stoomvaartdienst.

RANGEN EN QUALITEITEN	1894		1895		1896		1897		1898		1899		1900		1901		1902		1903	
	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli	Januari	Juli
Inspecteur van den marine-stoomvaart- dienst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1
Officier-machinist 1e klasse	7	7	7	7	3	3	3	6	6	7	7	9	8	9	9	10	10	10	10	10
Officier-machinist 2e klasse	13	13	13	16	20	22	23	26	26	25	25	23	24	22	23	25	25	25	25	25
Hoofdmachinist 1e kl.	71	72	72	70	70	68	68	62	62	65	36	37	36	37	34	32	32	33	33	31
„ 2e „	29	31	32	32	36	38	40	42	42	42	29	31	32	32	36	38	40	42	42	42
Machinist 1e kl. . .	82	82	82	82	82	82	82	82	82	82	79	81	79	81	82	81	82	79	72	66
„ 2e „	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	75	70	82	74	66	56	61	47	58	44
Adspirant-machinist .	62	55	58	47	52	40	47	35	37	31	30	26	22	22	32	31	30	30	33	33
Leerling-machinist .	35	50	33	56	39	38	39	39	39	39	48	47	52	51	59	59	64	64	71	71
Stoker-majoor . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	5	5	7	7	14
Sergeant-stoker . .	—	—	—	—	—	—	9	9	21	31	32	38	39	44	44	45	42	52	41	41
Korporaal stoker . .	280	276	280	277	278	270	285	275	279	287	284	274	282	284	290	268	268	283	278	241
Stoker 1e klasse . .	349	376	377	388	398	410	385	372	362	325	338	314	298	256	298	325	357	380	462	495
„ 2e „	206	188	165	170	143	133	129	107	111	95	96	248	371	490	515	526	461	424	332	308
„ 3e „	—	—	—	—	—	—	5	8	10	27	67	—	—	—	—	28	100	124	168	181

Sterkte van het personeel der Koninklijke Nederlandsche marine-reserve

RANGEN EN QUALITEITEN.	1895		1896		1897		1898		1899		1900		1901		1902		1903	
	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.	Januari.	Juli.
Luitenant ter zee der 1e kl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
Buitengewoon luitenant ter zee																		
1e klasse	5	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Luitenant ter zee 2e klasse.	10	11	12	11	10	8	7	7	9	16	17	19	21	22	26	29	25	27
Adelborst 1e klasse	5	12	12	14	19	20	23	27	25	22	22	19	22	22	27	26	30	31
Buitengewoon adelborst	9	12	20	20	19	20	24	25	26	31	38	43	42	47	42	45	45	42
Matroos 1e klasse	2	6	7	9	10	49	57	114	120	119	126	133	137	135	135	160	171	154
" 2e klasse	3	3	5	5	6	97	99	99	106	114	110	112	112	110	113	91	87	81
Torpedist 1e klasse	—	—	—	—	3	7	9	13	13	13	11	10	7	3	4	6	7	8
" 2e klasse	—	—	—	—	1	6	9	11	16	18	17	15	10	9	4	5	5	6
Machinist 1e klasse	2	2	2	2	2	2	3	4	5	5	5	5	1	—	1	4	8	8
" 2e klasse	1	2	2	4	4	5	6	7	5	5	6	9	12	13	16	22	24	22
Adspirant-machinist	—	—	—	—	—	6	13	19	26	33	38	38	40	46	53	57	70	82
Leerling-machinist	—	—	—	—	—	1	1	7	15	14	18	23	24	21	26	27	26	27
Korporaal-stoker	—	—	—	—	—	4	4	4	4	7	9	11	14	14	15	12	12	7
Stoker 1e klasse	—	—	—	—	—	6	11	17	21	26	24	24	33	38	36	35	36	36
" 2e klasse	—	—	—	—	—	1	1	2	2	4	4	5	6	6	5	7	11	12

RANGEN.

	1898			1899			1900			1901			1902		
	Eervol ontslagen.	Gepensionneerd.	Overleden.	Eervol ontslagen.	Gepensionneerd.	Overleden.	Eervol ontslagen.	Gepensionneerd.	Overleden.	Eervol ontslagen.	Gepensionneerd.	Overleden.	Eervol ontslagen.	Gepensionneerd.	Overleden.
Officier van gezondheid 1e klasse.	4	3	—	3	1	—	1	—	2	—	—	1	—	—	—
" " " 2e "	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Student en candidaat-arts.	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Apotheker 1e klasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 2e " 	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hoofdinspecteur van administratie.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Inspecteur van administratie . . .	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Officier van administratie 1e klasse.	—	2	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
" " " 2e "	—	1	—	3	—	1	3	1	1	2	—	—	—	—	—
Adjunct-administrateur.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Adspirant-administrateur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Officier-machinist 1e klasse . . .	—	—	—	2	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—
" 2e " 	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—

Mutatiën bij het personeel onder-officiëren en mindere schepelingen.

RANGEN EN QUALITEITEN.	1898					1899					1900					1901					1902				
	Aangeworven.	Terug van desertie.	Ontslagen.	Overleden.	Gedeserteerd.	Aangeworven.	Terug van desertie.	Ontslagen.	Overleden.	Gedeserteerd.	Aangeworven.	Terug van desertie.	Ontslagen.	Overleden.	Gedeserteerd.	Aangeworven.	Terug van desertie.	Ontslagen.	Overleden.	Gedeserteerd.	Aangeworven.	Terug van desertie.	Ontslagen.	Overleden.	Gedeserteerd.
Opperschipper.	—	—	3	—	—	—	—	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Schipper	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—
Bootsman	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1	—
Bootsmansmaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kwartiermeester	—	—	5	2	—	1	—	3	1	—	—	—	8	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Opperkonstabel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Konstabel-majoor	—	—	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—
Sergeant-konstabel	—	—	4	2	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1	—
Korporaal-konstabel	—	—	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leerl.-geweerm.-monteur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—
Timmerman-majoor	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sergeant-timmerman	—	—	—	1	—	—	—	3	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Korporaal-timmerman	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Timmerman	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bottelier-majoor	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—
Sergeant-bottelier	—	—	5	—	—	—	—	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Korporaal-bottelier	—	—	4	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—
Bottelier	—	—	1	—	—	—	—	3	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ziekenverpleger-majoor	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sergeant-ziekenverpleger	—	—	1	1	—	—	—	2	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Korporaal-ziekenverpleger	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ziekenverpleger	—	—	2	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Schrijver-majoor	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sergeant-schrijver	—	—	6	1	—	—	—	5	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—
Korporaal-schrijver	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schrijver	—	—	1	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sergeant-hofmeester	—	—	5	—	—	—	—	1	1	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—
Transporteeren	—	—	64	10	—	1	—	51	4	—	1	—	54	6	—	8	—	39	4	1	11	—	32	12	—

RANGEN EN QUALITEITEN.	1898					1899				
	Aangeworven.	Terug van desertie.	Ontslagen.	Overleden.	Gedeserteerd.	Aangeworven.	Terug van desertie.	Ontslagen.	Overleden.	Gedeserteerd.
Per transport. . .	—	—	64	10	—	1	—	51	4	—
Korporaal-hofmeester . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hofmeester	1	—	2	—	—	1	—	3	—	—
Sergeant-kok	—	—	6	—	—	—	—	5	—	—
Korporaal-kok	—	—	6	1	—	—	—	5	—	—
Kok	—	—	1	—	—	1	3	—	—	1
Kleermaker	—	—	2	—	—	3	—	—	—	—
Schoenmaker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Scheerder	—	—	4	—	—	—	4	—	—	—
Matroos 1e klasse . . .	3	—	75	8	2	3	—	73	3	4
„ 2e „	1	2	50	3	5	1	5	27	4	6
„ 3e „	2	10	71	2	8	2	3	58	6	5
Lichtmatroos	54	8	27	—	5	16	4	26	—	6
Jongen	356	1	30	—	2	273	1	18	3	1
Muzikant	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Oppertorpedomaker. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torpedomaker-majoer . .	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
Sergeant-torpedomaker . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Korporaal-torpedomaker . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torpedomaker.	14	—	—	—	—	19	—	—	—	—
Oppertorpedist	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Torpedist-majoer	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Sergeant-torpedist . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Korporaal-torpedist . . .	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—
Torpedist 1e klasse. . .	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—
„ 2e „	2	—	9	—	—	—	—	—	—	—
Transporteeren	434	21	356	26	22	319	14	274	20	23

	1900					1901					1902				
	Aangeworven.	Terug van desertie.	Ontslagen.	Overleden.	Gedeserteerd.	Aangeworven.	Terug van desertie.	Ontslagen.	Overleden.	Gedeserteerd.	Aangeworven.	Terug van desertie.	Ontslagen.	Overleden.	Gedeserteerd.
1	—	—	54	6	—	8	—	39	4	1	11	—	32	12	—
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—
—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—
—	—	—	2	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—
—	—	—	5	—	—	—	—	1	1	—	—	—	3	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—
—	—	—	2	1	—	3	—	4	—	—	9	—	1	—	—
—	—	—	2	1	—	1	—	4	1	—	—	—	5	—	—
—	—	—	69	5	4	2	2	60	8	6	—	3	62	8	3
1	2	22	3	4	1	1	1	21	7	9	—	2	15	5	3
5	12	38	5	13	3	13	44	4	10	—	9	41	7	11	—
24	7	21	—	8	19	8	29	1	11	36	13	25	1	13	—
269	2	25	2	3	241	1	28	2	2	296	—	39	2	3	—
—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1	1	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—
—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3	—
11	—	—	—	—	15	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	1	—
—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
311	23	255	26	32	293	25	241	29	40	373	27	232	42	33	—

RANGEN EN QUALITEITEN.	1898					1899					1900					1901					1902				
	Aangeworven.	Terug van desertie.	Ontslagen.	Overleden.	Gedeserteerd.	Aangeworven.	Terug van desertie.	Ontslagen.	Overleden.	Gedeserteerd.	Aangeworven.	Terug van desertie.	Ontslagen.	Overleden.	Gedeserteerd.	Aangeworven.	Terug van desertie.	Ontslagen.	Overleden.	Gedeserteerd.	Aangeworven.	Terug van desertie.	Ontslagen.	Overleden.	Gedeserteerd.
Per transport. . .	434	21	356	26	22	319	14	274	20	23	311	23	255	26	32	286	25	241	29	40	373	27	232	42	33
Opperstuurman . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Stuurman-majoor. . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—
Sergeant-stuurman . . .	—	—	4	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Korporaal-stuurman. . .	—	—	5	1	—	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stuurmansleerling 1e klasse	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sergeant provoost . . .	—	—	7	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	1	—	—
Korporaal-provoost . . .	—	—	2	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeilmaker-majoor . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Sergeant-zeilmaker . . .	—	—	1	—	—	—	—	3	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—
Korporaal-zeilmaker. . .	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Smid-majoor	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	1	—
Sergeant-smid.	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koksmaat	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Eerste kleermaker . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Korporaal-kleermaker . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Korporaal-schoenmaker .	—	—	1	1	—	—	—	1	—	—	—	—	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—
Totaal	434	21	382	29	22	319	14	287	20	23	311	23	279	29	32	286	25	251	29	40	373	27	242	43	33
Personeel machinisten en stokers van 's Rijks stoom- vaartdienst	68	—	96	4	2	180	6	80	5	7	175	4	84	8	10	151	13	92	9	18	122	8	99	19	13
Totaal generaal . . .	502	21	478	33	24	499	20	367	25	30	486	27	363	37	42	437	38	343	38	58	495	35	341	62	46

**Mutatiën bij het personeel machinisten en stokers van 's Rijks
stoomvaartdienst.**

RANGEN EN QUALITEITEN.	1898					1899					1900					1901					1902				
	Aangenomen.	Terug van desertie.	Ontslagen.	Overleden.	Gedeserteerd.	Aangenomen.	Terug van desertie.	Ontslagen.	Overleden.	Gedeserteerd.	Aangenomen.	Terug van desertie.	Ontslagen.	Overleden.	Gedeserteerd.	Aangenomen.	Terug van desertie.	Ontslagen.	Overleden.	Gedeserteerd.	Aangenomen.	Terug van desertie.	Ontslagen.	Overleden.	Gedeserteerd.
Hoofdmachinist 1e klasse	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—
" 2e "	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Machinist 1e klasse . .	—	—	7	1	—	—	—	3	—	—	—	—	6	2	—	—	—	12	—	—	—	—	18	2	—
" 2e "	—	—	7	—	—	—	—	4	1	—	—	—	3	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	2	—
Adspirant-machinist . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leerling-machinist . .	15	—	—	—	—	20	—	1	—	—	24	—	1	—	—	20	—	1	—	—	25	—	1	—	—
Stoker-majoor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sergeant-stoker	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—
Korporaal-stoker . . .	1	19	—	—	—	1	19	3	—	—	3	24	—	—	—	—	22	2	—	—	—	14	8	—	—
Stoker 1e klasse . . .	5	47	2	—	—	6	142	1	1	5	35	3	—	12	233	5	3	—	—	—	25	1	—	—	—
" 2e "	25	11	1	1	141	4	7	—	6	143	4	12	2	10	48	11	20	1	15	17	7	22	3	9	
" 3e "	22	3	—	1	12	1	1	—	—	—	—	—	—	—	71	—	2	—	—	80	1	17	1	4	
Totaal	68	96	4	2	180	6	80	5	7	175	4	84	8	10	151	13	92	9	18	122	8	99	19	13	

Opgaven betreffende werving en verloop van onderofficieren en minderen.

Jaar.	Bijgekomen					Afgaen door ontslag, overlijden, desertie.	Vermeerdering.	Vermindering.
	door aanneming van			door terugkeer van desertie.	Totaal.			
	jongens		andere qualiteiten.					
	te Leiden.	te Wil- lemsoord						
1894	342	20	155	27	544	536	8	—
1895	232	16	138	21	407	516	—	109
1896	255	22	125	22	424	590	—	166
1897	266	19	128	16	429	498	—	69
1898	338	18	146	21	523	535	—	12
1899	253	20	226	20	519	422	97	—
1900	247	22	217	27	513	442	71	—
1901	228	13	197	38	476	439	37	—
1902	270	26	216	35	547	452	95	—

Opgaven betreffende het verloop der bij de zeemacht aangenomen jongens beneden de 16 jaar.

Jaar.	Verwijderd van de opleiding						Ontslagen op verzoek.	Overleden.	Gedeserteerd of wegens desertie van de opleiding verplaatst.	Totaal.
	te Leiden			te Amsterdam						
	wegens gemis aan aanleg.	wegens slecht gedrag.	wegens lichaams- gebreken.	wegens gemis aan aanleg.	wegens slecht gedrag.	wegens lichaams- gebreken.				
1894	5	1	1	21	10	44	2	1	7	92
1895	—	2	6	9	6	22	2	—	3	50
1896	2	—	5	5	1	13	—	—	2	28
1897	3	—	1	2	2	21	1	3	—	33
1898	4	1	3	3	1	13	—	1	—	26
1899	—	—	2	—	8	6	2	3	1	22
1900	—	—	3	—	5	7	4	2	3	24
1901	—	—	—	4	9	12	3	2	2	32
1902	—	—	—	2	9	3	—	2	—	16

STAAT, aanwijzende het aantal jongens beneden de 16 jaar, dat zich tot indiensttreding bij de Zeemacht heeft aangemeld, met opgave hoeveel er van zijn aangenomen en hoeveel er, wegens lichaamsgebreken, zijn afgewezen.

KANTOOR VAN AANNEMING TE	Minimum-leeftijd 13½ jaar								
	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Amsterdam, aangenomen . .	80	58	57	64	127	59	73	88	91
„ afgewezen . .	390	302	311	296	311	256	248	172	161
Rotterdam, aangenomen . .	63	28	47	41	53	64	48	41	57
„ afgewezen . .	155	175	127	125	132	155	167	236	177
Willemsoord, aangenomen . .	8	4	7	2	10	4	19	1	9
„ afgewezen . .	33	15	12	19	6	11	51	5	8
Hellevoetsluis, aangenomen . .	3	3	5	6	7	1	2	4	3
„ afgewezen . .	6	8	4	5	3	4	4	4	3
Vlissingen, aangenomen . .	13	21	9	16	13	24	14	7	20
„ afgewezen . .	24	24	24	27	25	17	15	13	26
Kweekschool voor zeevaart te Leiden, aangenomen . .	175	118	130	137	128	101	91	87	109
Kweekschool voor zeevaart te Leiden, afgewezen . .	183	193	185	151	171	120	129	141	106
Totaal aangenomen . .	342	232	255	266	338	253	247	228	289
„ afgewezen . .	791	717	663	623	648	563	614	571	481

Koninklijk instituut voor de marine te Willemsoord.

	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
<i>Toelatings-examen.</i>									
Aantal opengestelde plaatsen	22	26	29	23	23	20	23	30	32
Waarvoor zich aanmeldde	132	117	104	114	97	88	54	91	92
Geneeskundig afgekeurd	47	16	16	23	15	13	10	14	21
Niet opgekomen	2	13	7	2	4	4	2	3	5
Aan het examen hebben deelgenomen	83	88	81	89	78	71	42	74	66
Tijdens het examen trokken zich terug	—	—	—	—	2	—	1	1	1
Aan de vereischten voldeden	33	36	35	27	24	22	18	30	26
In 2 of meer vakken onvoldoende . .	50	52	46	62	52	49	23	43	39
Aangesteld	22	26	29	20	22	17	15	27	26†

Eind- en overgangsexamen.

Vierde afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	18	25	26	25	20	22	19*	16	31
Bij het examen slaagden	15	25	24	25	19	20	17	12	26*
Vergund den cursus nogmaals te volgen	3	—	1	—	1	2	1	4	4

Derde afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	20	15	28	25	25	20	20	19*	12
Bij het examen slaagden	20	12	27	25	24	20	19	18	12
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	3	1	—	1	—	1	—	—

Tweede afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	20	20	12	27	25	25	20	24	20*
Bij het examen slaagden	20	20	12	25	24	23	15	22	19
Vergund den cursus nogmaals te volgen	—	—	—	—	1	2	5	2	—

Eerste afdeeling.

Aantal leerlingen bij het begin van den cursus	23	20	20	12	25	24	23	16	22
Bij het examen slaagden	22	20	20	12	25	24	23	16	22
Vergund den cursus nogmaals te volgen	1	—	—	—	—	—	—	—	—

* 1 adelborst werd op verzoek eervol ontslagen. † waarvan 7 voorwaardelijk.

Opleiding van adspirant-administrateurs.

	1898	1899	1900	1901	1902	1903
--	------	------	------	------	------	------

Toelatingsexamen.

Aantal opengestelde plaatsen	5	5	5	4	6	5
Waarvoor zich aanmeldde .	4	5	5	9	15	13
Zich teruggetrokken . . .	—	1	—	1	—	—
Geneeskundig afgekeurd . .	—	—	2	1	5	1
Aan de vereischten voldeden	4	4	3	7	9	12
Aangesteld	4*)	4*)	3*)	4	6	5

Eind- en overgangsexamen.

Tweede afdeeling.

Aantal leerlingen bij het be- gin van den cursus . .	niet in 1898 gehouden	4	4	3**)	4**)	6
Bij het examen slaagden .		4	4	2	3	6
Vergund den cursus nog- maals te volgen . . .		—	—	—	—	—

Eerste afdeeling.

Aantal leerlingen bij het be- gin van den cursus . .	—	—	4	4	2	3
Bij het examen slaagden .	—	—	4	4	2	3
Vergund den cursus nog- maals te volgen . . .	—	—	—	—	—	—

*) Zonder gehouden examen.

**) 1 adspirant werd op verzoek eervol ontslagen

Opleiding van leerlingen-machinist.

	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
<i>Toelatings-examen.</i>									
Aantal opengestelde plaatsen	23	18	18	20	20	24	30	30	30
Waarvoor zich aanmeldden	76	76	56	63	68	79	65	76	99
Geneeskundig afgekeurd	30	30	13	22	17	16	15	18	31
Niet opgekomen	2	4	3	2	—	5	1	1	2
Aan het examen hebben deel- genomen	44	42	40	39	51	58	49	55	66
Tijdens het examen trokken zich terug	1	—	—	—	1	—	1	2	—
Aan de vereischten voldeden	22	17	19	19	24	27	22	28	24
In 2 of meer vakken onvol- doende	21	25	21	20	26	31	26	27	42
Aangesteld	23	17	17	15	20	24	20	25	20

Eind- en overgangsexamen.

Jongste afdeeling.

Aantal leerlingen bij het be- gin van den cursus	16	24	17	19	17	21	27*	20	25
Bij het examen slaagden . .	14	15	15	17	16	18	26	20	25
Vergund den cursus nog- maals te volgen	2	7	2	2	1	3	—	—	—

Middelste afdeeling.

Aantal leerlingen bij het be- gin van den cursus	—	—	7	15	16	14	18	26	20
Bij het examen slaagden . .	—	—	7	15	16	14	18	25	20
Vergund den cursus nog- maals te volgen	—	—	—	—	—	—	—	1	—

Oudste afdeeling.

Aantal leerlingen bij het be- gin van den cursus	17	15	16	6	5	16	14	18*	25†
Bij het examen slaagden . .	15	15	16	6	5	16	14	17	22
Vergund den cursus nog- maals te volgen	2	—	—	—	—	—	—	—	2

* 1 leerling werd wegens gebrek aan ijver en lust tot studie uit den zeedienst ontslagen.

† 1 leerling werd op verzoek ontslagen.

Staat van ontvangen en afgegeven gelden en boekjes betreffende de Rijkspostspaarbank ten dienste van het personeel der zeemacht over het tijdvak van 1 Oct. 1902 tot 1 Oct. 1903.

M a a n d.	Aantal nieuwe boekjes.	Eerste inlagen.	Nadere inlagen.	Totaal.	Maand.	Afgegeven boekjes aan gerepatrieerden en erfgenenamen.		Terug- betaald.	Totaal.
						Getal.	Bedrag.		
1902.					1902.				
October . . .	71	f 2,079.60	f 14,051.56 ⁵	f 16,131.16 ⁵	October	28	f 3,052.93 ⁵	f 4,044.75	f 7,097.68 ⁵
November . .	47	" 1,548.37	" 14,896.90	" 16,445.27	November	15	" 2,673.68	" 3,901.65	" 6,575.33
December . .	46	" 1,058.68	" 12,352.69	" 13,411.37	December	16	" 2,874.94	" 6,048.15	" 8,923.09
1903.					1903.				
Januari . . .	29	" 1,338.87	" 9,253.88	" 10,592.75	Januari .	21	" 2,956.39	" 28,334.45	" 31,290.84
Februari . . .	31	" 601.50	" 7,675.42	" 8,276.92	Februari.	216	" 24,078.86	" 5,106.75	" 29,185.61
Rente over 1902			" 2,873.35	" 2,873.35	Maart . .	222	" 32,458.71 ⁵	" 3,877.—	" 36,335.71 ⁵
Maart . . .	59	" 2,266.05 ⁵	" 9,100.57 ⁵	" 11,366.63	April . .	21	" 2,380.28	" 5,221.75	" 7,602.03
April . . .	37	" 2,072.31	" 9,529.62	" 11,601.93	Mei . . .	11	" 854.73	" 2,979.25	" 3,833.98
Mei . . .	57	" 1,752.37	" 12,281.31	" 14,033.68	Juni . . .	7	" 1,532.29	" 4,953.68	" 6,485.97
Juni . . .	28	" 845.04	" 8,011.06	" 8,856.10	Juli . . .	9	" 1,232.57	" 6,065.30	" 7,297.87
Juli . . .	12	" 350.—	" 6,524.17	" 6,874.17	Augustus	46	" 5,153.54	" 3,955.90	" 9,109.44
Augustus . .	86	" 3,579.64	" 16,203.02	" 19,782.66	September	14	" 3,038.78	" 560.13	" 3,598.91
September . .	73	" 4,002.02	" 14,550.10	" 18,552.12					
Totaal . . .	576	f21,494.45 ⁵	f 137,303.66	f 158,798.11 ⁵	Totaal. .	626	f 82,287.71	f 75,048.76	f 157,336.47

Op 1 October 1902 was belegd in 1251 boekjes f 150,380.96⁵.

Op 1 October 1903 was belegd in 1201 boekjes f 151,842.61

**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.
	boekjes.	bedrag.	Aantal boekjes.	Bedrag.				
1895 en 1896	1024	f 130,082.52 ⁵	378	f 41,848.79 ⁵	f 24,975.06	f 66,823.85 ⁵	+ 646	+ f 63,258.67
1897	634	" 99,027.35	428	" 39,644.13	" 29,910.85	" 69,554.98	+ 206	+ " 29,472.37
1898	762	" 133,336.21	407	" 50,121.33 ⁵	" 55,613.06	" 105,734.39 ⁵	+ 355	+ " 27,601.81 ⁵
1899	767	" 161,070.45 ⁵	741	" 58,665.97 ⁵	" 85,058.37	" 143,724.34 ⁵	+ 26	+ " 17,346.11
1900	714	" 158,016.35	794	" 64,859.64	" 90,180.88	" 155,040.52	— 80	+ " 2,975.83
1901	828	" 186,560.01	529	" 66,260.70 ⁵	" 72,344.75 ⁵	" 138,605.46	+ 299	+ " 47,954.55
1902	782	" 201,279.41	882	" 127,309.69	" 88,806.40	" 216,116.09	— 100	— " 14,836.68

Overzicht van de jaarlijkse toeneming van de spaarbankboekjes en de belegde gelden, alsmede van de afgifte der boekjes en de terugbetaalde gelden.

Tijdvak loopende van 1 Maart 1895 tot	Belegd in		Totaal afgegeven gelden.				Blijft	
	boekjes.	bedrag.	Afgifte van boekjes.		Terugbetaald.	Totaal.	Boekjes.	Bedrag.
			Aantal boekjes.	Bedrag.				
Ult ^e Dec. 1896	1024	f 130,082.52 ^s	378	f 41,848.79 ^s	f 24,975.06	f 66,823.85 ^s	646	f 63,258.67
" " 1897	1658	" 229,109.87 ^s	806	" 81,492.92 ^s	" 54,885.91	" 136,378.83 ^s	852	" 92,731.04
" " 1898	2420	" 362,446.08 ^s	1213	" 131,614.26	" 110,498.97	" 242,113.23	1207	" 120,332.85 ^s
" " 1899	3187	" 523,516.54	1954	" 190,280.23 ^s	" 195,557.34	" 385,837.57 ^s	1233	" 137,678.96 ^s
" " 1900	3901	" 681,532.89	2748	" 255,139.87 ^s	" 285,738.22	" 540,878.09 ^s	1153	" 140,654.79 ^s
" " 1901	4729	" 868,092.90	3277	" 321,400.58	" 358,082.97 ^s	" 679,483.55 ^s	1452	" 188,609.34 ^s
" " 1902	5511	" 1,069,374.26	4159	" 448,712.22	" 446,889.37 ^s	" 895,601.59 ^s	1352	" 173,772.66 ^s

**Overzicht van het aantal beloofde en niet beloofde
vaartuigen.**

	1898	1899	1900	1901	1902
<i>Uit zee.</i>					
Schepen, geloodst voor de geheele reis	12273	12862	13543	12742	12547
Schepen, geloodst voor een gedeelte der reis	349	371	345	410	383
Schepen, die geen loods konden verkrijgen of dit niet verlangden .	548	604	694	664	650
	13170	13837	14582	13816	13580
<i>Naar zee.</i>					
Geloodste schepen	11576	12053	12841	12252	11794
Schepen, die geen loods konden verkrijgen of dit niet verlangden .	565	682	646	811	928
	12141	12735	13487	13063	12722
<i>Op en af.</i>					
De rivieren op en af geloodste schepen	21942	23143	24512	23191	22647
Schepen, die geen loods konden verkrijgen of dit niet verlangden	467	636	667	828	840
	22409	23779	25179	24019	23487

Het verschil tusschen het aantal uit zee en naar zee geloodste schepen spruit voort uit de omstandigheid, dat het aantal door Hollandsche loodsen uit zee naar België geloodste schepen grooter is dan dat, door die loodsen van België naar zee geloodst.

**Opgaaf van het aantal mindere geëmployeerden, werklieden
en leerlingen van de verschillende qualiteiten,
op de drie werven in dienst.**

QUALITEIT.	1 Juli 1901				1 Juli 1902				1 Juli 1903			
	Mindere geëmployeerden.	Werklieden.	Leerlingen.	Totaal.	Mindere geëmployeerden.	Werklieden.	Leerlingen.	Totaal.	Mindere geëmployeerden.	Werklieden.	Leerlingen.	Totaal.
Vak van Scheepsbouw.												
Algemeene- en bureeldienst . . .	15	6	—	21	15	6	—	21	16	6	—	22
Teekenaars	20	6	3	29	21	6	3	30	27	—	2	29
Ambacht der scheepmakers	21	543	173	737	20	520	145	685	20	510	118	648
Ambacht der scheepsbeschieters, enz.	9	148	36	193	9	147	35	191	9	155	31	195
Ambacht der schilders	4	83	23	110	4	85	22	111	4	86	22	112
Ambacht der werktuigmakers, enz.	5	87	25	117	5	98	34	137	5	102	40	147
Ambacht der vuurwerkers, enz. .	8	240	61	309	8	236	65	309	8	227	63	298
Ambacht der werfsjouwars, enz. .	18	90	—	108	18	92	—	110	17	92	—	109
Conservatiepersoneel	8	110	—	118	9	112	—	121	8	111	—	119
Monteur	1	—	—	1	2	—	—	2	2	—	—	2
Vak van Uitrusting.												
Algemeene- en bureeldienst . . .	19	22	—	41	19	22	—	41	20	22	—	42
Ambacht der takelaars, enz. . . .	6	82	3	91	6	85	3	94	6	85	3	94
Ambacht der zeilmakers	3	44	10	57	3	42	10	55	3	42	9	54
Ambacht der ernstvuurwerkers . .	9	97	22	128	9	96	21	126	9	103	25	137
Geschutgieterij	—	1	—	1	—	1	—	1	—	1	—	1
Geweermakerswerkplaats	1	4	2	7	1	6	2	9	1	6	2	9
Personeel der reservemagazijnen .	4	29	—	33	4	30	—	34	4	30	—	34
Personeel der werkvaartuigen . .	7	19	—	26	7	19	—	26	7	19	—	26
Haven- en sluispersoneel	7	—	—	7	7	—	—	7	7	—	—	7
Vak van Magazijnen.												
Algemeene- en bureeldienst . . .	2	2	—	4	3	1	—	4	3	1	—	4
Personeel der voorraadmagazijnen .	29	91	—	120	29	91	—	120	28	89	—	117
Magazijnen van kleding en levens- middelen	4	12	—	16	4	12	—	16	4	12	—	16
Vak van Politie.												
Politiepersoneel	32	—	—	32	32	—	—	32	34	—	—	34

VERRICHTINGEN

VAN DE

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE ZEEMACHT

GEDURENDE HET TIJDVAK

1 October 1902—1 October 1903.

a. **Buitenslands.**

VERRICHTUNGEN

1898

VEREINIGTE KÖNIGLICHE VERWALTUNG

VEREINIGTE KÖNIGLICHE VERWALTUNG

VEREINIGTE KÖNIGLICHE VERWALTUNG

VEREINIGTE KÖNIGLICHE VERWALTUNG

VEREINIGTE KÖNIGLICHE VERWALTUNG

VEREINIGTE KÖNIGLICHE VERWALTUNG

VEREINIGTE KÖNIGLICHE VERWALTUNG

VEREINIGTE KÖNIGLICHE VERWALTUNG

VEREINIGTE KÖNIGLICHE VERWALTUNG

VEREINIGTE KÖNIGLICHE VERWALTUNG

VEREINIGTE KÖNIGLICHE VERWALTUNG

VEREINIGTE KÖNIGLICHE VERWALTUNG

a. Buitenslands.

Gedurende het tijdvak van den 1sten October 1902 tot den 1sten October 1903 waren de navolgende schepen in buitenlandschen dienst:

Hr. Ms. pantserdekschip *Holland* aanvaardde den 9den October 1902 eene reis naar de West-Indische wateren ter handhaving en bescherming van de Nederlandsche rechten en belangen aldaar. Na van den 14den tot den 16den October te Ponta Delgada te hebben vertoeft, kwam de *Holland* den 26sten October te Willemstad aan, alwaar dit schip verbleef tot den 14den Februari 1903. Via Sint Lucia en Ponta Delgada werd de terugreis aanvaard en den 6den Maart Willemsoord bereikt, waar het schip werd gereedgemaakt voor uitzending naar Oost-Indië. Den 3den September vertrok de *Holland* derwaarts, vertoeftde achtereenvolgens te Algiers, Aden en Colombo, en kwam den 22sten October 1903 te Tandjong Priok aan.

Hr. Ms. pantserschip *de Ruyter* werd den 29sten October 1902 in dienst gesteld en vertrok den 18den December van Willemsoord naar zee, met bestemming naar de West-Indische wateren ter handhaving en bescherming van de Nederlandsche rechten en belangen aldaar. Via Ponta Delgada kwam deze bodem den 4den Januari 1903 te Curaçao aan.

Hr. Ms. schoener *Suriname* aanvaardde den 11den Juli 1903 van Sint Thomas de terugreis naar Nederland, kwam den 7den Augustus d. a. v. te Hellevoetsluis aan en werd den 15den dier maand buiten dienst gesteld.

Hr. Ms. pantserschip *Koningin Regentes* vertrok den 15den November 1902 van Nieuwediep met bestemming naar

Oost-Indië om te worden toegevoegd aan het auxiliair eskader, vertoefde van den 23sten tot den 28sten November te Algiers, van den 10den tot den 12den December te Perim, van den 21sten tot den 26sten December te Colombo, en bereikte den 2den Januari 1903 de aangewezen bestemming.

Hr. Ms. pantserschip *Piet-Hein* vertrok den 8sten Januari 1903 uit Oost-Indië en viel, na achtereenvolgens Colombo, Aden, Port-Saïd en Algiers te hebben aangedaan, den 27sten Februari te Nieuwediep binnen. Den 14den Maart d. a. v. werd deze bodem aldaar uit dienst gesteld.

Hr. Ms. pantserdekschip *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* vertrok den 1sten Januari 1903 uit Oost-Indië en viel, na Colombo, Aden, Port-Saïd en Algiers te hebben aangedaan, den 19den Februari d. a. v. te Nieuwediep binnen. Den 2den Mei vertrok deze bodem weder naar zee voor een oefeningstocht met de adelborsten der oudste afdeeling van het Koninklijk instituut voor de marine. Op dezen tocht werden bezocht Lissabon, alwaar van den 12den tot den 21sten Mei, en Funchal, waar van den 29sten Mei tot den 11den Juni werd verbleven. Den 25sten Juni kwam de *Wilhelmina* weder te Nieuwediep aan. Den 14den Juli vervolgde dit schip den oefeningstocht, verbleef eenige dagen achtereenvolgens te Greenock, Tromsø en Leith, kwam den 13den September ter reede Texel ten anker en werd den 1sten October d. a. v. buiten dienst gesteld.

Hr. Ms. pantserschepen *Kortenaer* en *Evertsen* vertrokken den 10den Augustus 1903 naar zee tot het houden van een gezamenlijken oefeningstocht in de Noordzee. Nadat door Hr. Ms. *Kortenaer* te Bergen en door Hr. Ms. *Evertsen* te Leith eenige dagen was vertoefd, werd den 24sten Augustus door beide schepen te zamen de oefeningstocht voortgezet en den 28sten d. a. v. de haven van Nieuwediep weder bereikt.

Hr. Ms. instructieschip *Nautilus* vertrok ter aanvaarding van den winterkruistocht den 21sten October 1902 naar zee, vertoefde van den 14den tot den 27sten November te Santa Cruz de Teneriffe, van den 13den December tot den 3den Januari en van den 14den tot den 24sten Januari te Las Palmas, en viel den 15den Februari weder te Hellevoetsluis binnen. Tot het aanvaarden van den zomer-kruistocht vertrok de *Nautilus* den 22sten April naar zee, bezocht Funchal van den 16den tot den 23sten Mei, Las Palmas van den 3den tot den 10den Juni, Santa Cruz de Teneriffe van den 25sten Juni tot den 8sten Juli, Cadix van den 29sten Juli tot den 10den Augustus, en kwam den 12den September te Hellevoetsluis terug.

Voorts zie men wat betreft de schepen der Nederlandsche marine, welke het auxiliair eskader in Oost-Indië vormden en welke zich in West-Indië bevonden, hetgeen hierachter over de verrichtingen in onze koloniën gemeld wordt.

Met betrekking tot de schepen, gedurende het tijdvak van den 1sten October 1902 tot den 1sten October 1903 in buitenlandschen dienst geweest, werd door de commandeerende officieren het navolgende gerapporteerd:

1°. HOLLAND.

Commandant: de Kapitein ter zee J. WENTHOLT.

a. Van Nieuwediep naar West-Indië.

1°. Nautisch gedeelte.

Nadat Hr. Ms. pantserdekschip *Holland* na daartoe bekomen last van den Vlootvoogd te Willemsoord, den 9den October 1902 ten 11 u. V.M. de haven van Nieuwediep had verlaten, werd door het Schulpengat naar zee gestoomd.

Bij de verkenningston van dat gat werd ten 11 u. 45 m. V.M. de loods van boord gezet en op het lichtschip van de Maas aangestuurd, 't welk ten 5 u. P.V. dwars werd gepeild.

Van daar langs den Noord-Hinder naar de Goodwin-Sands koersende en achtereenvolgens de lichten van Noord-, Oost-, en Zuid-Goodwin verkennende, werd op de D.W. van den 10den October ten 4 u. 30 m. V.M. Dungeness gepasseerd en door straat Dover naar het Engelsche kanaal gestuurd.

Door het kanaal stoomende werd ten 11 u. 20 m. op de E.W. van dien dag Startpoint rechtwijzend Noord gepeild, van waar den grooten cirkel volgende, naar de W.punt van het eiland San Miguel koers werd gesteld.

Na Nieuwediep met fraai weder, O.N.O. wind en goed zicht te hebben verlaten, werd het echter al spoedig zeer heilig, terwijl de barometer vrij snel begon te dalen en de wind, die gaandeweg in kracht toenam, door het O. en Z. naar het Z.W. omliep om daarna weder naar het Z.O. terug te loopen.

In het kanaal en later op de Gronden en in den Atlantischen Oceaan stond er een lastige Z.W.lijke zee. Nadat de Z.O. wind door het Z. naar het N.W. was gelooopen en langzamerhand met de kracht van een D.G.M.K. was gaan waaien, begon de barometer, welke een laagsten stand van 746.5 m.M. had bereikt, op de H.W. van den 11den October weder te rijzen, waarna de wind tot een F.K. in kracht afnam en op de D.W. van den 12den October door het Z. naar het Z.O. omliep, uit welke laatste richting hij met de kracht eener S.B.K. bleef waaien om bij steeds rijzenden barometer daarna door het Z. naar het Z.W. en N.W. om te loopen.

Hoewel het schip vooruit veel water overnam en hevig stampte, kon toch zonder bezwaar met een 11 à 12 mijlsvaart in de zee worden opgestoomd,

Het steenkolenverbruik bleek bij een vaart van ruim 12 mijl ongeveer 70,5 ton per etmaal of 245 K.G. per afgelegde Engelsche mijl te bedragen.

Op de H.W. en D.W. van den 13den October moest wegens dikken natten mist eenige uren langzaam aan worden gelooopen. Ook daarna liet het zicht nog veel te wenschen over totdat in de A.M. van dien dag de lucht opklaarde en het daarna fraai, helder weder werd.

Nadat het op de H.W. van den 14den October nagenoeg stil was geworden, kwam bij hoogen barometerstand op de V.M. van dien dag de wind met flauwe zuchtjes weder uit het Z.W. door, terwijl er nog een zeer hooge deining uit het N.W. staan bleef.

Op de D.W. van den 15den October werd de W.punt van het eiland San Miguel verkend en na die gerond te hebben naar de reede van

Ponta Delgada gekoerst, waar ten 8 u. 30 m. V.M. de loods aan boord kwam, die het schip in de haven bracht en achter het breekwater bezorgde voor S.B. anker, benevens voor trossen op boeien vóór- en achteruit.

Na overname van steenkolen en water en na het afsluiten der rekeningen, verliet ik den 16den October jl. ten 5 u. P.V. op loodsmans-aanwijzing de haven van Ponta Delgada.

Buiten de haven gekomen, werd de loods ontscheept en volgens den grooten cirkel naar de Z.punt van het eiland Marie-Galante gekoerst.

In den aanvang van dit gedeelte der reis werd gedurende eenige uren alleen met S.B. machine gestoomd wegens gedurende de reis van Nieuwediep naar Ponta Delgada bekomen averij aan de luchtpomp van B.B. machine, waarin 1 klep van het topraam benevens 3 kleppen met aanslagen van den zuiger gebroken waren, waarom het waarloo topklepraam moest worden ingezet, welke werkzaamheden bij vertrek van Ponta Delgada nog niet gereed waren gekomen.

Op de H.W. van den 17den October kon ten 3 u. weer met beide machines worden gewerkt.

Met 7 ketels bij een luchtdruk van $2\frac{1}{2}$ cM. stoomende, konden, met het stokerspersoneel in drieën verdeeld, in den aanvang als maximum gemiddeld 88 omwentelingen der machines, gelijkstaande met ongeveer $12\frac{1}{2}$ mijl, worden volgehouden, waarbij, de kolen voor de hulpwerktuigen en kombuis benoodigd mederekenende, het steenkolenverbruik gemiddeld 78 ton per etmaal bedroeg, zijnde dus 260 KG. per afgelegde Eng. mijl. Op het laatst der reis kon het stokerspersoneel echter niet meer dan gemiddeld ruim $11\frac{3}{4}$ -mijlsvaart volhouden, waartoe ook de omstandigheid bijdroeg, dat, toen de ketels vuil begonnen te worden en in verband daarmede telkens beurtelings verwisseling behoeften, een grooter gedeelte van het stokerspersoneel dan in den aanvang met het schoonmaken der ketels voortdurend bezig was.

In het laatste gedeelte der reis nam, in verband daarmede, ook het steenkolenverbruik vrij belangrijk toe.

In het begin der reis van Ponta Delgada naar Curaçao stond de wind nog zeer flauw uit het Z.W. en Z. door, totdat het stil werd en de wind zeer flauw uit het Z.O. doorkwam, waarna het opnieuw stil werd en eindelijk op ongeveer 20° N.B. en 56° W.L. de N.O. passaat zeer flauw begon door te komen. Op ongeveer 17° N.B. en 59° W.L. gekomen, begon hij evenwel krachtiger door te staan. In de Caraïbische zee was het heilig, met den wind varieerende tusschen N.O. en Z.O.

Den 22sten October werd ten 6 u. D.W. op 51° W.L. de Noorderkeerkring gepasseerd, terwijl den 24sten October op de P.V. tusschen de eilanden Dominique en Marie Galante werd doorgestuurd, waarna verder op de N.punt van het eiland Bonaire werd aangehouden, die den 26sten October ten 5 u. D.W. verkend werd.

Van de N.punt van Bonaire midden tusschen de O.punt van het eiland Curaçao en Klein Curaçao doorsturende, werd verder naar de St. Anna-baai gekoerst en dien dag ten 11 u. 30 m. V.M. de loods aan boord genomen, die het schip in het Schottegat ten anker bracht.

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

a en b. Het verblijf te Ponta Delgada was zóó kort, dat geen gelegenheid bestond aangaande die plaats gegevens te verzamelen.

Op het laden van steenkolen is men zeer goed ingericht. Gemiddeld werden 33.5 ton per uur overgenomen en in de ruimen gestuwd. De steenkolen en verscheingen waren van zeer goede qualiteit, met uitzondering van het brood, 'twelk niet zeer smakelijk bleek te wezen.

Rundvet kan men in dezen tijd van het jaar te Ponta-Delgada niet bekomen.

c. *Gedane aankooopen te Ponta Delgada.*

385 ton Cardiff-kolen à 24 sh. 3 d. per ton, in de ruimen gestuwd	totaal 466-16- 3 pd. st.
260 K.G. versch brood à 7 d. per K.G.	" 7-11- 8 "
260 " " vleesch à 1 sh. 2 d. per K.G.	" 15- 3- 4 "
650 " aardappelen à 9 sh. de 5 K.G.	" 5-17- 0 "
652 rantsoenen versche groenten	" 1-15- 0 "
35 ton drinkwater à 6 sh. per ton	" 10-10-10 "
75 " voedingwater à 6 sh per ton	" 22-10- 0 "

d. *Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.*

Even vóór het binnenstoomen van de haven van Ponta Delgada werd het Portugeesche gouvernement met 21 schoten gesalueerd, welk saluut dadelijk met eenzelfde aantal schoten van een fort beantwoord werd.

Officieele bezoeken werden gewisseld met den Nederlandschen Vice-consul, den Militairen gouverneur en den Havenmeester. Bij den Civielen gouverneur, die mij had laten weten wegens ziekte geen bezoeken te kunnen ontvangen, bracht ik een kaartje.

Den 16den October werd op verzoek van den Militairen gouverneur van top gevlagd wegens den verjaardag van H. M. de Koningin-Moeder van Portugal, waarvoor mij door een officier namens die autoriteit werd bedankt.

Bij aankomst te Curaçao, waar ik Hr. Ms. schoener *Suriname* in het Schottegat geankerd vond, deed ik van mijn aankomst op de gebruikelijke wijze kennis geven aan den waarnemenden Gouverneur en den Militairen commandant; de Gouverneur doet namelijk wegens ernstige ongesteldheid sedert eenigen tijd geen dienst.

3°. Het schip.

Gedurende het ondervonden ruwe weder heeft het schip zich uitstekend gehouden.

Aan de luchtpomp van B.B. machine kwam de averij voor, waarvan reeds onder 1° werd melding gemaakt, terwijl wijders de luchtkleppen en fans der stoomketels nog al eens kleine herstellingen behoeften en de zijmuren der waterpijpketels nog al eens opgemetseld moesten worden.

Eindelijk is van één der waterpijpketels een waterpijp gescheurd.

Het daaraan verbonden werk en ook het voor periodiek schoonmaken telkens noodige af- en aanzetten van ketels was oorzaak, dat van het in drieën verdeelde stokerspersoneel veel arbeid gevergd moest worden.

4°. Oefeningen.

Het gedurende den overtocht van Nieuwediep naar Ponta Delgada in den aanvang regenachtige en gure weder was voor het houden van oefeningen weinig geschikt. Toch werd met den beschikbaren tijd nog zooveel mogelijk gewoekerd om, ook met het oog op de gedeeltelijk nieuwe bemanning, de plaatsing in de verschillende rollen te beoefenen en met de nieuweligen theorie in de batterij gehouden terwijl, toen het weder beter werd, het schip zooveel mogelijk werd opgeknapt, waartoe tijdens het verblijf te Nieuwediep geen gelegenheid had bestaan.

Eindelijk werd het schip een paar malen voor gevecht gereed gemaakt en daarna alarm gehouden.

5°. Verschillende bijzonderheden.

Het totaal steenkolenverbruik van Ponta Delgada tot Curaçao bedroeg 671 ton of 240 K.G. per afgelegde Engelsche mijl. Het geheele traject Ponta Delgada—Curaçao werd, het verschil in tijd tusschen beide plaatsen in aanmerking genomen, gemaakt in 9 dagen en 21½ uur, zijnde in verband met den afstand van 2795 Engelsche mijlen derhalve met een vaart van gemiddeld 11,77 mijl.

Het geheele traject Nieuwediep—Curaçao werd, het verschil in tijd tusschen die beide plaatsen en den ligtijd te Ponta Delgada in aanmerking genomen, afgestoomd in 15 dagen en 20¾ uren, zijnde in verband met den afstand van 4362 Engelsche mijlen, met een gemiddelde vaart van 11,46 mijlen, waarbij moet worden in aanmerking genomen dat wij meest altijd wat stroom tegen hebben gehad.

Bij aankomst te Curaçao bedroeg het restant steenkolen 99 ton.

b. Van West-Indië naar Nieuwediep.

1°. Nautisch gedeelte.

Na daartoe bekomen order verliet Hr. Ms. pantserdekschip *Holland* den 14den Februari 1903 des V.M. ten 9¹/₄ u. de haven van Willemstad (Curaçao).

De steenkolenvoorraad bedroeg 852 ton Pocahontaskolen, waarvan 802 ton in de ruimen en de overige 50 ton aan dek waren genomen, met welken voorraad ik hoopte den afstand Curaçao—Ponta-Delgada ruim te zullen kunnen afleggen, vooral daar het hooger dan de kimkielen gelegen gedeelte der sterk aangegroeide buitenhuid vooraf door duikers zoo goed mogelijk was schoongemaakt.

Het schip had namelijk den 30sten September 1902 voor het laatst gedokt.

Na voor den mond der haven van Willemstad den loods te hebben afgegeven en langs de Z.kust van het eiland Curaçao te zijn geloopt en verder, tusschen dat eiland en klein Curaçao doormoende, de N.punt van het eiland Bonaire te zijn gepasseerd, liet ik inplaats van op de passage tusschen de eilanden Marie Galante en Dominique, op die tusschen de eilanden Martinique en St. Lucia aansturen en zulks alhoewel, de eerste passage nemende, de afstand tot Ponta Delgada, welke totaal ongeveer 2800 Eng. mijlen bedraagt, 38 Eng. mijlen korter is dan wanneer de tweede passage wordt gekozen.

Dat ik niet dadelijk den kortsten weg nam, geschiedde omdat ik, den een weinig langeren weg kiezende, dan nog in de gelegenheid was om het van het kolenvoerbruik per mijl op het traject Curaçao—St. Lucia te doen afhangen of ik Port Castries, op dat laatste eiland gelegen, al dan niet zou aandoen om er den kolenvoorraad aan te vullen.

Meenende dat evenals bij schoon schip, ook bij aangegroeid schip met een 70-tal omwentelingen der machines een betrekkelijk voordeel in steenkolenverbruik zou worden verkregen, stelde ik voorloopig dat aantal slagen vast, waarvoor 6 ketels werden te werk gesteld en bleek het mij dat, terwijl onder normale omstandigheden daarmede een vaart van 10 mijlen wordt behouden, ik mij, in verband met het aangegroeid zijn van het schip en den zeer krachtig doorstaanden passaat, thans met een vaart van 8¹/₂ mijl tevreden moest stellen.

Na aldus ongeveer een etmaal te zijn doorgestoomd, bleek uit de genomen observatiën dat wij een stroom van ongeveer een mijl tegen hadden, hetgeen geen verwondering behoeft te baren, daar het bekend is dat in de maand Februari de passaat gewoonlijk zeer krachtig doorstaat

en ook de zeekaarten aangeven dat men dan soms een stroom van 24 mijl in het etmaal verwachten kan. In verband met een en ander werd dus bij 70 omwentelingen der machines nu slechts $7\frac{1}{2}$ mijl over den grond gemaakt waarvoor, het verbruik der hulpwerktuigen en dat voor de kombuis mederekende, 58.300 K.G. steenkolen per etmaal noodig bleken te zijn, zijnde, den tegenstroom buiten rekening latende, 286 K.G. per Eng. mijl en dus 25 K.G. per Eng. mijl minder dan kort te voren op een reis van Curaçao naar La Guayra heen en terug verbruikt werd, toen het gedeeltelijk onder water schoonmaken der buitenhuid nog niet had plaats gehad en de omstandigheden overigens gunstiger dan thans waren.

De invloed van het gedeeltelijk schoonmaken der buitenhuid is dus bepaald merkbaar.

Neemt men ook den tegenstroom van 1 mijl in rekening, dan was het steenkolenverbruik bij 70 omwentelingen nu $\frac{58300}{7\frac{1}{2} \times 24} = 324$ K.G. per Eng. mijl.

Echter was het steenkolenverbruik per Eng. mijl toch nog zóó groot dat ik, zonder zelfs op stroom tegen of op eenigen anderen tegenvaller te rekenen, toch nog 812 ton kolen noodig bleek te hebben om den afstand Curaçao—Ponta Delgada te kunnen afleggen en dus slechts 40 ton minder dan mijn geheele voorraad bedroeg.

Daar ik wijders, zooals boven vermeld, op den afstand Curaçao—St. Lucia 1 mijl stroom tegen had, verloor ik bij bovenbedoelde rekening op dien afstand reeds ruim 25 ton, zoodat ik van af St. Lucia, zonder tegenstroom of andere tegenvallers in aanmerking te nemen, op het geheele traject van daar tot Ponta Delgada maar 15 ton over zoude houden, hetgeen ik niet veilig genoeg achtte, vooral ook omdat ik er vast op kon rekenen tenminste nog eenige dagen den N.O.passaat en in verband daarmede zoowel wind als stroom tegen te hebben.

Met het oog daarop nam ik op den voormiddag van den 15den Februari j.l. het besluit om, ter aanvulling van den steenkolenvoorraad, Port Castries op St. Lucia aan te doen waarom ik, om daar nog tijdig bij den dag te kunnen aankomen, nog 2 stoomketels liet aansteken en het aantal omwentelingen der machines op 85 bepaalde waarmede in stede van onder normale omstandigheden 12 mijl, nu $10\frac{1}{2}$ mijl door het water of, wegens den tegenstroom, $9\frac{1}{2}$ mijl over den grond werd gemaakt.

Uit het totale kolenverbruik, dat der hulpwerktuigen en van de kombuis medegerekend, valt af te leiden dat met 8 stoomketels te werk bij 85 omwentelingen der machines onder de gegeven omstandigheden (aangegroeid schip, harde wind en daarmede verband houdende zee op den kop) 284 K.G. kolen per Eng. mijl benodigd waren,

terwijl, ook den ondervonden tegenstroom van 1 mijl in rekening brengende, 313 K.G. kolen per Eng. mijl werden verbruikt.

Vergelijkt men die getallen 284 en 313 met de bovenvermelde getallen 286 en 324 voor 70 omwentelingen der werktuigen berekend, dan volgt daaruit dat het onder de meergenoemde omstandigheden beter is met meer omwentelingen te werken en wel, het dan iets zuiniger kolenverbruik per mijl nog daargelaten, omdat de reis zonder meer kolen te verstoken dan vlugger wordt afgelegd.

Een bezwaar van het grooter aantal omwentelingen is echter het betrekkelijk groot aantal ketels 't welk daarvoor, zonder deze te veel te forceeren, te werk moet zijn gesteld en zulks in verband met de omstandigheid dat het voor het goed onderhoud der waterpijpketels en het goed stoomhouden daarin, noodig is ze herhaaldelijk door andere te verwisselen.

In verband daarmee rees dus dadelijk de vraag of het wel te verwachten was dat het, gedurende het verdere gedeelte der reis, practisch doenlijk zou blijken te wezen om met 85 omwentelingen der werktuigen te blijven doorstoomen.

Toen het uit de genomen observatiën bleek dat wij ten 8 u. V.M. van den 16den Februari nog 92 Eng. mijlen van Port Castries verwijderd waren, liet ik nog een 9den stoomketel aansteken en in verband daarmee het aantal omwentelingen tot 93 opvoeren waarmee 11 mijl door het water geloopt werd.

Na ten 10 u. V.M. zicht van het hooge land van St. Lucia te hebben verkregen en voor den ingang tot de haven van Port Castries den loods aan boord te hebben genomen, stoomde ik ten 4 $\frac{1}{4}$ u. A.M. die haven binnen en meerde aan het kolenhoofd, waarna dadelijk met het overnemen van 190 ton Cardiffkolen een aanvang werd gemaakt, welke kolen te middernacht aan boord waren. De stuwing daarvan in de ruimen had door ons personeel plaats.

Na te zijn ontmeerd verliet de *Holland* den volgenden morgen op loodsmansaanwijzing de haven van Port Castries.

Buiten gekomen ging ten 6 u. 30 m. D.W. de loods van boord, waarna langs de N.W.kust van het eiland St. Lucia werd gehouden, terwijl ik, in de passage tusschen dit eiland en het eiland Martinique gekomen zijnde, den grootcirkelkoers naar Ponta Delgada deed sturen.

In verband met de hooger gemelde ondervinding, opgedaan aangaande het steenkolenverbruik bij aangegroeid schip, bepaalde ik het aantal omwentelingen der machines op 85, waartoe 7 stoomketels te werk werden gesteld en waarmee, aanvankelijk bij hooge deining 10 mijl en later toen de deining minder werd, 10 $\frac{1}{2}$ mijl door het water werd geloopt.

Bij vertrek van Port Castries bedroeg de steenkolenvoorraad, welke voor zoover noodig als deklust werd genomen, totaal 879 ton.

De N.O.passaat stond met veel kracht en wel afwisselend tusschen een st. B.Z.K. en een G.M.Z.K. door ten gevolge waarvan er veel zee stond, terwijl wij bovendien nog veel tegenstroom ondervonden. Dientengevolge werd tot op de H.W. van 22 op 23 Februari, toen het kalmer begon te worden, gemiddeld slechts $9\frac{1}{4}$ mijl over den grond gemaakt bij gemiddeld ongeveer 80 omwentelingen der machines en een gemiddeld steenkolenverbruik van 322 K.G. per afgelegde Eng. mijl, zijnde 80 omwentelingen der werktuigen het maximum 't welk de stokers, die de wacht in drieën deden, onder de bovenvermelde ongunstige omstandigheden gemiddeld volhielden.

Tot op ongeveer 30° N.B. en 40° W.L. bleef de N.O. passaat doorstaan, waarna de wind gaandeweg in kracht verminderde en het eindelijk op de D.W. van den 24sten Februari stil werd, ten gevolge waarvan de vaart van het schip weder toe en het steenkolenverbruik per Engelsche mijl ook afnam.

Den 20sten Februari werd ten 6 u. 50 m. P.V. de Noorderkeerkring gepasseerd.

In den A.M. van den 24sten Februari begon de wind flauw uit het N.W. door te komen en daarna weder naar het Z.O. te loopen en eindelijk den 26sten Februari met zeer veel kracht uit het Z.W. door te staan, waarna hij den volgenden dag naar het N.W. omliep. In verband daarmede liep er den 26sten en 27sten Februari een hooge W.ljke zee ten gevolge waarvan het schip slingeren van 15° over en weer maakte.

Den 27sten Februari ten 10 u. 15 m. V.M. kwam de *Holland* voor het breekwater van Ponta Delgada, nadat ten gevolge van eene dikke verstopte lucht eerst ten 9 u. V.M. zicht van het hooge land van het eiland San Miguel was verkregen.

Nadat de loods aan boord was gekomen, moest gedurende ruim een uur voor de haven worden op en neêrgehouden wegens het daarin manoeuvreeren van een groot stoomschip, ten gevolge waarvan de *Holland* eerst ten 11 u. 30 m. V.M. voor 45 vm. van B.B. in de haven ten anker kwam en na om het anker te zijn rondgestoomd en gehaald, verder bezorgd werd met 1 manillatros op een boei aan S.B. vooruit en 2 aan het havendepartement toebehoorende kettingen achteruit, welke kettingen op eveneens aan het havendepartement toebehoorende ankers gestoken waren.

Naast ons lag het Amerikaansche oorlogsschip *Albany* vastgemaakt.

Bij aankomst te Ponta Delgada bedroeg het steenkolenrestant 183 ton.

Na te Ponta Delgada 540 ton Cardiff-steenkolen te hebben geladen verliet ik ten 3 u. N.M. van den 28sten Februari deze haven en stoomde beZ. het eiland San Miguel langs, totdat ik, bij de Oostpunt van dat

eiland gekomen zijnde, den grootcirkelkoers naar het Engelsche kanaal deed sturen.

Aanvankelijk lag het in mijn voornemen om, nu de stoomketels betrekkelijk schoon waren, dit gedeelte der reis met het doen der periodieke stoomproeven aan te vangen, tot het doen van welke proeven tijdens ons verblijf in West-Indië nog geen gelegenheid had bestaan.

In verband daarmee verliet ik met stoom in 10 ketels de haven van Ponta Delgada, doch al zeer spoedig na ons vertrek bleek van één der ketels een waterpijp en van een anderen ketel een deksel van een waterhouder te lekken waarin dus, alvorens de proef aan te vangen, eerst voorzien moest worden terwijl, beO. het eiland San Miguel gekomen, het weder reeds dadelijk zóó ongunstig werd dat het voornemen om de bovenvermelde stoomproeven te doen daarom moest worden opgegeven.

De reis werd nu met stoom in 7 ketels voortgezet waarmee, de stokers wacht in drieën doende, 85 slagen der machines werden volgehouden, gevende een vaart van ongeveer $10\frac{3}{4}$ mijl.

Den 2den Maart werkte het kruispenmetaal van S.B. fanmachine in de voorfankamer los, waardoor de zuiger tegen het cylinderdeksel sloeg, ten gevolge waarvan een gedeelte van den cylinderwand met het deksel werd afgeslagen.

In den Atlantischen oceaan woei het bij een betrekkelijk zeer hoogen barometerstand en zeer heijge lucht en motregen hard uit het N.W. en W., ten gevolge waarvan er een hooge zee stond en de *Holland* hevig heen en weder geslingerd werd.

Ten einde te trachten Nieuwediep den 6den Maart nog voor donker te bereiken, liet ik den 3den Maart nog een achtste stoomketel aansteken ten gevolge waarvan, de stokers wacht in drieën doende, gemiddeld 89 omwentelingen der machines werden volgehouden, gevende een vaart van $11\frac{1}{4}$ mijl.

Nadat den 4den Maart eenige malen voor korten tijd wegens mist langzaam aan was geloopen, begon in den avond van dien dag de hoogstaande barometer langzaam te dalen en de wind naar het Z.W. te schralen. De mist onlastte zich toen in een fijnen motregen, welke ons tot op de D.W. van den 5den Maart bleef vergezellen, toen de barometer, die intusschen niet lager dan 759 m.M. was gekomen, opnieuw begon te rijzen en het wel iets beter zicht werd.

Intusschen was ten 3. u. 30 m. H.W. in een dikke lucht het licht van Eddystone verkend terwijl wij, toen het dag werd, ook zicht van de Engelsche kust ter hoogte van Startpoint kregen. Na verkend te zijn liet ik ook de laatsten nog beschikbaren stoomketel bijzetten en verder het kanaal insturen. Na ten 10 u. 30 m. E.W. nabij Dungeness

den loods voor Texel aan boord te hebben genomen, stuurde ik de Noordzee in.

In de Noordzee gekomen, klaarde de lucht op en werd het droog. Ten 10 u. V.M. van den 6den Maart kreeg ik bij Zandvoort zicht van de vaderlandsche kust, terwijl ten 1 u. A.M. het Schulpengat werd ingestoomd, waarna ik ten 1 u. 30 m. ter reede van Texel aankwam.

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

a en b. De verblijven te St. Lucia en Ponta Delga, welke respectievelijk slechts 14 en 29 uren duurden, waren te kort om omtrent deze plaatsen gegevens te verzamelen.

c. Opgave van gedane aankopen.

Aangekocht werden:

1°. Te Port Castries (St. Lucia).

190 ton Cardiff-steenkolen à 29 sh. 6 d. per ton, door eigen equipage in de ruimen gestuwd pd. st. 280-5-0.

65 ton ketelvoedingwater à 2 sh. 10 d. per ton pd. st. 9-4-2.

2°. Te Ponta Delgada.

540 ton Cardiff-steenkolen à 24 sh. per ton pd. st. 648-0-0, door personeel van den leverancier in de ruimen gestuwd, zijnde dus 1 sh. 6 d. per ton lager dan de bij contract bedongen maximum-prijs.

68 ton ketelvoedingwater à 6 sh. per ton pd. st. 20-8-0

30 " drinkwater à 6 " " " " 9-0-0

130 K.G. versch vleesch à 1 " 1 d. per K.G. . . " 7-0-10

6 " rundvet à 1 " 1 " " " " 0-6-6

650 " aardappelen à 2½ d. . . " " " 6-15-5

130 " versch brood à 6 " . . " " " 3-5-0

320 rantsoenen soepgroenten totaal " 0-16-3

De ververschingen waren van goede hoedanigheid, met uitzondering van het brood, welks qualiteit wel beter had kunnen zijn.

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

1°. Port Castries (St. Lucia).

Bij binnenkomst van de haven van Port Castries werd de Engelsche regeering met 21 schoten gesalueerd, welk saluut dadelijk met een gelijk aantal schoten beantwoord werd.

Met den Consul, den heer GOTTFRIED GRAF, die na binnenkomst in

de haven dadelijk aan boord kwam, doch aan wien, omdat in de haven niet gesalueerd mag worden, geen saluut kon worden gegeven, legde ik een officieel bezoek af bij den Gouverneur, dien ik niet aantrof. Met onderling goedvinden der betrokken autoriteiten werden, wegens de binnenkomst kort voor zonsondergang en het den volgenden morgen vroeg reeds vertrekken van de *Holland*, geen verdere bezoeken afgelegd, terwijl in verband daarmee ook het tegenbezoek van den Gouverneur achterwege bleef.

2°. Ponta Delgada.

Voor de haven van Ponta Delgada werd de Portugeesche regeering met 21 schoten gesalueerd, welk saluut dadelijk met een gelijk aantal schoten beantwoord werd.

Met den Vice-consul, den heer V. SEQUEIRA, die na binnenkomst in de haven aan boord kwam, doch aan wien, omdat in de haven niet gesalueerd mag worden, geen saluut kon worden gegeven, legde ik officieele bezoeken af bij den Civielen gouverneur en den Militairen commandant, terwijl ik ook het bezoek recipceerde 't welk mij door den waarnemenden havenmeester gebracht was. Met het oog op mijn kortstondig verblijf en den toestand van het schip tijdens het kolenladen, ontsloeg ik den Civielen gouverneur en den Militairen commandant van de verplichting om mijn hun gebracht bezoek te recipceeren.

Met het Amerikaansche oorlogsschip *Albany* hadden de voorgeschreven officieele aanrakingen plaats.

3°. In zee.

Op den 5den Maart ontmoette ik kort vóór den middag ter hoogte van Portlandhill een Engelsch eskader van 16 schepen, waarvan de bevelvoerende Vice-Admiraal door mij met 15 schoten werd gesalueerd, welk saluut dadelijk met eenzelfde aantal schoten werd beantwoord

3°. Het schip.

De *Holland* heeft weder getoond een uitmuntend zeeschip te wezen dat zelfs bij zeer hooge zee dwars in geen of nagenoeg geen water overneemt.

De stoomketels en machines hebben zich zeer goed gehouden. Het oude gebrek dat de pakkingbus van den koning van het roer lekt, deed zich op deze reis weder in sterke mate gevoelen.

4°. Oefeningen.

Voor zoover de omstandigheden zulks toelieten, hadden de verschillende exercitiën geregeld plaats.

5°. Verschillende bijzonderheden.

Het tijdsverschil tusschen Curaçao en Ponta Delgada, benevens den ligtijd op Port Castries in aanmerking genomen, werd het traject tusschen de beide eerstgenoemde plaatsen, via Port Castries, in 12 dagen en $7\frac{1}{3}$ uur afgelegd, waarvoor 858500 K.G. steenkolen werden verbruikt, zijnde, met het oog op den afstand van 2848 Eng. mijlen, 9,75 Eng. mijl per uur, terwijl daarvoor 301,5 K.G. steenkolen per afgelegde Eng. mijl noodig waren.

Het traject Ponta Delgada—Nieuwediep, zijnde 1588 Eng. mijlen werd in 5 dagen en 23 uren afgelegd met een gemiddelde vaart van 11,1 mijl en een gemiddeld steenkolenverbruik van 315 K.G. per Eng. mijl.

Eindelijk werd, na aftrek van de ligtijden te Port Castries en Ponta Delgada en na in rekening bringing van het tijdsverschil tusschen Curaçao en Nieuwediep, de afstand tusschen die beide plaatsen, zijnde 4436 Eng. mijlen, in 18 dagen en $4\frac{1}{3}$ u. afgelegd bij een gemiddelde vaart van 10.2 mijl en een gemiddeld steenkolenverbruik van 306 K.G. per Eng. mijl.

De gezondheidstoestand der equipage is gunstig.

Het restant steenkolen bedraagt 221 ton.

c. Van Nieuwediep naar Oost-Indië.

Commandant: de Kapitein ter zee H. P. NETSCHER.

1°. Nautisch gedeelte.

Hr. Ms. *Holland* verliet de haven van Nieuwediep den 3den September ten 2 u. A.M. Nadat bij de verkenningston van het Schulpengat de loods was afgegeven, werd het aantal slagen vastgesteld op 85, waarmede eene vaart van 12 mijl werd behouden.

Langs de lichtschepen van de Maas, de Noord-Hinder en Sandettiebanken werd naar het Engelsche kanaal gestuurd en Dungeness ten 8 u. V.M. van den 4den gepasseerd. Nog dienzelfden dag werd ten 11 u. E.W. Startpoint r.w. N. gepeild op 9 mijl en van dat punt koers gezet naar Finistère.

Het weder dat bijzonder fraai was op den 3den en den morgen van den 4den, met stilte, O.lijken en Z.O.lijken wind, werd op de H.W. van den 5den buig met toenemenden wind en zee uit het W. De barometer daalde van 768,8 op den 3den tot op 756,7 op den 5den 's avonds.

Ouessant werd met het oog op het dikke weder ruim gepasseerd.

Op de Gronden werd eene hooge rolling uit het Z.W. aangetroffen waarin het schip diep doorstampte, zoodat het zeeën op den bak overnam opspattende tot tegen het stuurhuis. Waarschijnlijk was zulks

niet alleen aan de scherpe lijnen van het voorschip maar ook aan den grooten diepgang vóór te wijten.

Ten 11 u. E.W. van den 5den moest ten gevolge van een gebrek aan de S.B. machine, deze buiten dienst worden gesteld tot 10 u. V.M. van den 6den. Met de B.B. machine alleen en het roer pl. m. 10° aan S.B. liep het schip bij 85 slagen 9 mijl.

Het weder klaarde op den avond van den 5den weder op, bij flauwen W.lijken wind, terwijl de barometer weder tot 763,7 rees.

De kapen Villano en Finisterre werden met fraai weer en helder zicht der lichten op de E.W. van den 6den op 20 mijl afstand gepasseerd.

Op den avond van den 6den kwam bij Finisterre de Portugeesche Noord door bij een barometerstand van 768.2 en heldere lucht. Met den achterin komenden krachtigen N.lijken wind liep het schip bij 87 à 88 slagen 13½ mijl.

Van af Finisterre werd koers gezet langs de Spaansche en Portugeesche kusten naar St. Vincent. De Burlings werden op 20, kaap Roca op 8 mijl gepasseerd. Ten gevolge der heijgheid was het zicht der lichten zeer slecht. Bij het passeeren van kaap Sagres ten 6 u. D.W. van den 8sten werd aan de semaphore verzocht het schip te rapporteeren.

Straat Gibraltar werd op de E.W. van dienzelfden dag doorgestoomd. Van den sterken O.lijken stroom, welke volgens gegevens uit de Mediterranean Pilot in de straat had moeten worden aangetroffen, was weinig te bespeuren. Een harde O.lijke wind blies boven door het tuig en joeg met vaart mistbanken door de lucht. Barometerstand 764,8.

Van af de straat werd recht koers gezet op kaap Caxine.

Op dit traject werd een harde O.lijke wind aangetroffen met korte steile zeeën, waarin het schip weder onaangenaam doorstampte. De haven van Algiers werd op den 10den September 's morgens ten 10 u. op loodsmansaanwijzing binnen geloopt, waar het schip verankerd werd aan een der zich in de haven bevindende zware ankers, waarvan de kettingen aan witte boeien zijn opgestoken. Men steekt dan de ketting aan de eigen ankerketting op.

De afstand van Nieuwediep naar Algiers, zijnde 1906 mijl, werd met eene gemiddelde snelheid van 11,77 mijl afgelegd. Ware het ongeval aan S.B. machine op den 5den niet voorgekomen, dan zoude deze gemiddeld 11,93 hebben bedragen.

Nadat den 14den September deze haven 's middags ten 3 uur op loodsmansaanwijzing was verlaten, werd langs de kust koers gezet naar de Galita passage.

Van Algiers tot Bougaroni werd bij eene hooge N.W.lijke deining een stroom den wal in ondervonden van pl. m. 1 mijl. De wind was

flauw en N.W. bij helder weder en goed zicht, barometer 765.7. Op de P.V. en E.W. van den 15den werd de Galita passage doorgestoomd, waarna beN. de Canirotsen, Pantellaria, Gozo en Malta koers gezet werd naar Port-Saïd

Malta werd op de E.W. van den 16den gepasseerd en Port-Saïd ten 1 u. A.M. van den 21sten bereikt.

De gemiddelde vaart, waarmede deze afstand werd afgelegd, bedroeg slechts 8,95 mijl, doordat van 5 u. 15 m. P.V. op den 14den tot 4 u. D.W. van den 15den slechts met B.B. machine kon worden gestoomd om een gebrek aan de luchtpomp van S.B. machine te kunnen herstellen, en van af 4 u. D.W. van den 17den tot 4 u. D.W. van den 20sten de proef werd genomen met het stoomen uitsluitend met de cilindrische ketels, bedoeld in de min. res. d.d. 28 Augustus 1903 S/B. n^o. 62.

Te Port-Saïd werd op loodsmansaanwijzing tegenover het Ismaïl-bassin op twee boeien gemeerd.

Den 22sten ten 7 u. 30 m. D.W. werd het Suez-kanaal ingevaren. Ten gevolge van herhaald vastmeeren tot het laten passeeren van andere schepen, werd Suez eerst den volgende morgen ten 4 u. 30 m. bereikt, zoodat de passage 21 uur duurde.

Suez werd na het afgeven van den loods en de in het kanaal benooidigde electrische lampen, ten 5 u. D.W. weder verlaten, waarna de golf van Suez ingestoomd werd.

In de golf werd tijdens vallend water te Suez een sterke stroom om de Z. en W. ondervonden, welke in straat Jubal eene sterkte bereikte van 2 mijl, waardoor somtijds meer dan 13 mijl werd behouden. Straat Jubal werd nog op de P.V. van dienzelfden dag doorgestoomd, waarna koers gezet werd op de Brothers en van daar langs de Daedalus shoals naar Jebel Teir. Van Cross Currants werd weinig bespeurd, alleen werd van 6 u. 30 m. P.V. van den 24sten tot 5 u. 30 m. D.W. van den 25sten in het N.lijk gedeelte van de Roode Zee een stroom ondervonden in de richting Z.W.t.W. van 1 $\frac{1}{4}$ mijl en in het verdere gedeelte tot Abu-ail een weinig stroom om de W. Ten 3 u. 30 m. H.W. van den 27sten werd Jebel Teir gepasseerd, ten 1 u. A.M. het Abu-ail kanaal doorgestoomd, terwijl de wijde straat van Bab-el-Mandeb nog ten 11 u. E.W. van dienzelfden dag werd bereikt. In de nabijheid van de straat en in de straat zelve werd een stroom van pl. m. 3 mijl om de Z. ondervonden.

De reede van Aden werd op de V.M. van den 28sten opgestoomd, waarna op loodsmansaanwijzing ten 10 u. op de binnenreede werd geankerd voor 35 vm. van S.B. anker met twee achtertrossen op eene boei.

Gedurende de geheele reis door de Roode Zee werd de in dezen tijd

van het jaar te verwachten N.lijke wind ondervonden, die in het N.lijk gedeelte krachtiger doorstond dan in het Z.lijk gedeelte.

De temperatuur van de buitenlucht bedroeg in het N.lijk gedeelte 27.4° C., steeg naarmate het midden- en Z.lijk gedeelte bereikt werden tot gemiddeld 33.6° C. en bedroeg in Aden gemiddeld 34° C. De barometerstand bedroeg pl.m. 761.3.

De vaart, die in den aanvang van dit traject 12 mijl bedroeg, moest ten gevolge van het groot aantal zieken en de uitputting van krachten ten gevolge van de warmte bij de stokers, spoedig tot 10 mijl worden teruggebracht. De gemiddelde vaart bedroeg dientengevolge van Suez naar Aden slechts 10.73 mijl.

Aden werd op de V.M. van den 1sten weder op loodsmansaanwijzing verlaten, waarna langs de N.kust van Socotra koers werd gezet naar Minikoy.

In verband met den ongunstigen gezondheidstoestand van het korps stokers werd aanvankelijk de vaart bepaald op 10 mijl.

De verwachting, door den in de geheele Roode zee doorstaanden N.lijken wind en den in de straat van Bab-el-Mandeb doorstaanden sterken stroom opgewekt, dat in den Indischen oceaan de Z. W. moesson nog zou worden aangetroffen, werd beO. Socotra bewaarheid. Hij kwam, dit eiland gepasseerd zijnde, met eene windkracht van 4 door en vergezelde het schip tot 11° 6' N.B. en 61° 19' O.L.

Alhier werd dezelfde stoomgelegenheid aangetroffen als waarbij in de Middellandsche zee de proef genomen was met het uitsluitend stoomen met de twee cylindrische ketels. Dientengevolge werd ten 8 u. P.V. van den 5den October een aanvang gemaakt met de beproeving van het kolenverbruik bij het stoomen met waterpijpketels wanneer deze evenveel vermogen ontwikkelen als de twee cylindrische ketels als aangegeven in de ministerieele resolutie dd. 28 Augustus 1903 bureau S/B. n°. 62.

Deze proef was ten 9 u. V.M. van den 9den October afgelopen, waarop weder met 11 à 12 mijls vaart de reis kon worden voortgezet.

Voortdurend werd stroom ondervonden om de Z.O. van eene gemiddelde kracht van $\frac{3}{4}$ mijl per uur.

Minikoy werd op den A.M. van den 9den gepasseerd, waarna koers gesteld werd op Colombo, welke plaats op de D.W. van den 11den werd bereikt. Op loodsmansaanwijzing werd op twee der boeien in de haven gemeerd met den kop van het schip om de West, terwijl nog B.B. anker gepresenteerd werd met 30 vm. ketting. Het weder was op dit traject, nadat de Z.W. moesson ons verlaten had, bijzonder fraai en frisch bij flauwen Z.W.lijken tot N.W.lijken wind

Deze haven werd ten 7 u. 30 m. D.W. van den 15den weder verlaten, waarna koers gesteld werd naar den Vlakken Hoek met 85 à 90 omwen-

telingen der machines. De Vlakke Hoek werd den 21sten ten 6 u. 15 m. P.V. gepasseerd, zoodat de afstand Colombo—Vlakke Hoek met eene gemiddelde vaart van 11,3 mijl werd afgelegd.

Nadat het eerste etmaal een weinig stroom om de Z.O. was onder-vonden, werd van 4° 25' N.Br. en 83° 20' O.L. tot 86° 43' O.L. en 2° 16' N.Br. een stroom waargenomen W. 1/2 N. van 42 mijl per etmaal en in het volgende etmaal een stroom Z.W.t.W. van 20 mijl per etmaal, daarna werd geen bepaalde stroom meer waargenomen.

Engano werd op de D.W. van den 21sten gepasseerd en van daar koers gezet op den Vlakke Hoek, van waar bezuiden Krakatau langs straat Soenda ingestoomd werd en door het Noordervaarwater Tandjong Priok den 22sten October om 9 u. 40 m. V.M. werd bereikt.

2°. Gegevens van nautischen, commercieelen en strate-gischen aard van de bezochte havens en reeden.

(a. b.) Aan de in de verschillende Pilots gegeven beschrijvingen der reeden van Algiers, Port-Saïd, Aden en Colombo en het hieromtrent reeds vermelde in de reisrapporten van de commandeerende officieren van Hr. Ms. schepen welke in de laatste jaren deze plaatsen bezochten, valt weinig bij te voegen.

De handel van Algiers breidt zich meer en meer uit en daarmede ook de stad. Zij is thans de tweede handelsstad van Frankrijk geworden. Kwamen in 1901 4052 schepen met een inhoud van 1.424.825 ton binnen, in 1902 bedroeg dit 5032 met een inhoud van 1.669.231 ton, terwijl het aantal schepen dat Algiers aandeed om den kolenvoorraad aan te vullen steeg van 935 in 1901 tot 1167 in 1902. De handel met Holland neemt tot nu toe daarbij nog een zeer bescheiden plaats in. De invoer uit Holland bestaat uit geconserveerd vleesch, gecondenseerde melk en meel, terwijl naar Holland verscheept worden gezouten darmen, huiden, wol, aardappelen, vijgen, tabak, wijn, kurk en wijnsteen.

Met het werk aan de beide breekwaters wordt nog steeds voortgegaan, terwijl met kracht gewerkt wordt aan het leggen van den dam voor de tweede haven, welke bezuiden de bestaande haven wordt aangelegd. Van deze nieuwe haven werd reeds door eenige stoomschepen gebruik gemaakt.

In Aden gaat de laatste jaren de handel achteruit. De waarde der ingevoerde artikelen daalde van 44.264.556 Rupees tot 40.363.909 en de waarde der uitgevoerde artikelen van 35.244.515 tot 32.847.747 Rupees.

Ook het bevolkingscijfer daalde van 42734 tot 39986 zielen. Voor een gedeelte is dit te wijten aan het heerschen van de pest in 1900, ten gevolge waarvan vele Arabieren en Somalis naar hun geboorteland terugkeerden.

De Nederlandsche mailbooten doen deze haven slechts aan om kolen te laden, doch vervoeren daarheen geen lading, evenmin nemen zij daarvandaan lading mede. De binnenreede wordt op grooter diepte gehouden dan op de kaart staat aangegeven, zoodat ze te allen tijde door de grootste der hierop varende mailbooten bezocht kan worden.

Met den bouw van het nieuwe uitgegraven droogdok te Colombo wordt krachtig voortgegaan. Het zal de grootste schepen moeten kunnen opnemen. Terwijl eene lengte van 600 voet was vastgesteld, is in den laatsten tijd eene lengte van 800 voet ter sprake gebracht.

Het Noordelijke breekwater is nog niet geheel gereed, het zal ook een Noordelijke doorvaart naar de reede bevatten.

c. Opgave van gedane aankopen.

De aankopen te Algiers bestonden uit:

493 ton Cory's Merthyr kolen à pd. st. 0-18 per ton bij de firma CORY BROTHERS.

1136 K.G. versch vleesch à fr. 1.30 per K.G. bij de firma R. DRIDA.

56 " " vet à " 1.20 " " " " " " "

2820 " aardappelen à " 0.15 " " " " " " "

710 " versch brood à " 0.21 " " " " " " "

2485 rantsoenen groenten tezamen fr. 374,85⁵ " " " " " "

20,5 K.G. pakking asbestos à fr. 8 per K.G. " " " " " "

120 ton voedingwater à fr. 1.25 per ton bij de stad Algiers.

65 " drinkwater à " 1.25 " " " " " "

De steenkolen waren Cory's Merthyrkolen van middelmatige qualiteit. De verversching was van zeer goede qualiteit, evenzoo het drinkwater.

Het voedingwater bleek voor de W.P.ketels wel bruikbaar, maar gaf toch ten gevolge van hardheid te spoedig aanleiding tot opkoken.

Te Port-Saïd werden aangekocht:

1065 K.G. aardappelen à f 0.10 per K.G. bij de firma CONSTANTIN BRÈS.

355 rantsoenen groenten tezamen f 37.50 " " " " " "

426 K.G. versch vleesch à f 0.85 per K.G. " " " " " "

21 " " rundvet à 1.— " " " " " "

28 " " brood à 0.25 " " " " " "

500 " calcium chlorid à 0.50 " " " " " "

152 ton Cory's Merthyrkolen à pd. st. 0-19 per ton bij den leverancier CORY BROTHERS.

De verversching bleek van goede qualiteit.

De kolen waren Cory's Merthyrkolen van middelmatige qualiteit. Het calcium chlorid werd aangekocht voor de verkoelingsinrichting, aangezien van den voorraad, welke bij vertrek uit het Nieuwediep uit 520 K.G. bestond, reeds op de reis 400 K.G. waren verbruikt.

Te Aden werden aangekocht:

468 ton steenkolen	à pd. st. 1-13-9	per ton bij de Aden Coal Cy. Ltd.
118 „ voedingwater	à „ 0-12-6	„ „ „ „ Aden Wassergesellschaft.
51 „ „ „	à „ 0-12-6	„ „ „ „ „ „ „
560 K.G. versch brood	à „ 0-0-11	„ K.G. „ Munchessei Eduljee Marechjee.
284 „ „ vleesch	à „ 0-0-11	„ „ „ „ „ „ „
700 „ aardappelen	à „ 0-0-7	„ „ „ „ „ „ „
710 rantsoenen groenten	pd. st. 10-13	„ „ „ „ „ „

De steenkolen waren Cory's Merthyrkolen van middelmatige qualiteit. Het brood en het vleesch waren van zeer middelmatige qualiteit. Het drink- en voedingwater, zijnde gedistilleerd water, was uitmuntend.

Te Colombo werden de volgende aankopen gedaan:

475 ton steenkolen	à pd. st. 1-6	per ton leverancier Colombo Coaling Cy.
560 K.G. versch brood	à Rp. 0,34	per K.G. bij J. HAGENBEEK.
710 „ „ vleesch	à „ 0,43	„ „ „ „ „
35 „ „ rundvet	à „ 0,90	„ „ „ „ „
1750 „ aardappelen	à „ 0.18	„ „ „ „ „
1775 rantsoenen groenten	„ 319,40	„ „ „ „ „
15 flesschen melk	à „ 0,25	per flesch „ „
59 ton drinkwater	à „ 3,—	„ ton „ „
68 „ voedingwater	à „ 3,—	„ „ „ „ „
50 stuks bamboe	à „ 1,—	„ stuk „ „
12 „ vijlen	„ 24,—	leverancier C. A. HUTSON Cy.
150 „ koperen splitpennen	Rp. 30, -	„ „ „ „

De steenkolen waren Lewis Merthyrkolen van middelmatige qualiteit, het water en de verversching waren van goede qualiteit.

d. Formaliteiten, ceremoniën, gewisselde beleefdheden.

Bij het verlaten van de haven van het Nieuwediep werd de vlag van den Schout-bij-nacht, Directeur en Commandant der Marine aldaar, gesalueerd met een saluut van 13 schoten. Hr. Ms. *Holland* werd tot aan den verkenningston van het Schulpengat uitgeleide gedaan door Hr. Ms. pantserschepen *Kortenaar* en *Evertsen* en de torpedobooten *Smeroe* en *Pangrango*, alle behoorende tot de oefeningsdivisie voor binnenlandschen dienst onder bevel van den Kapitein ter zee J. CARDINAAL, wiens standaard, buiten de stelling van den Helder gekomen, gesalueerd werd met een saluut van 11 schoten.

Bij het binnenstoomen van de haven van Algiers werd het Fransche gouvernement gesalueerd met 21 schoten, welk saluut onmiddellijk door een fort aan den wal beantwoord werd.

Bij aankomst werd ik van wege de hoogst commandeerende marine-autoriteit, den Schout-bij-nacht DE PERSIN en den oudst-commandeeren-

den officier der aldaar vertoevende Nederlandsche torpedobooten *Python*, *Sphinx* en *Minotaurus* gecompimenteerd door een officier van piket, voor welke beleefdheid ik op gelijke wijze deed bedanken. De standaard van oudstaanwezend zee-officier werd daarop aan boord Hr. Ms. *Python* nedergehaald en aan boord Hr. Ms. *Holland* geheschen.

Vorts liet ik door een officier van piket van mijne komst berichten aan den Nederlandschen consul en de hoogste militaire en civiele autoriteiten aan den wal.

Kort na aankomst mocht ik een bezoek ontvangen van den Nederlandschen consul, den heer J. J. VAN VOLLENHOVEN, wien bij vertrek van boord het hem toekomend saluut werd gegeven. Na dit bezoek te hebben beantwoord, legde ik in gezelschap van Z.H.E.G. bezoeken af bij de te Algiers verblijf houdende hoogste autoriteiten, n.l. den Général de Division BARON DE FORÇAN, den Schout-bij-nacht DE PERSIN, en den Secretaris-Generaal, welke laatste den afwezigen Gouverneur-Generaal verving.

Op den morgen van Zondag den 13den werden door bovengenoemde militaire autoriteiten deze bezoeken beantwoord. Ik veroorloofde mij hun bij vertrek van boord het voorgeschreven saluut te geven, daarbij afwijkende van de bepaling dat in den regel op Zondag niet wordt gesalueerd, aangezien het geven van saluten op Zondag bij de Fransche marine usance is.

De Secretaris-Generaal liet zich wegens drukke werkzaamheden van het brengen van een tegenbezoek excuseeren.

Bij het vertrek der Nederlandsche torpedobooten *Python*, *Sphinx* en *Minotaurus*, die den 12den September Algiers verlieten met bestemming naar Palermo, werd de standaard van oudst commandeerend officier aan boord Hr. Ms. *Holland* neergehaald.

Van den Nederlandschen consul ondervond ik tijdens het verblijf te Algiers alle mogelijke medewerking voor eenen goeden gang van zaken en ook verscheidene particuliere beleefdheden.

Familie-omstandigheden en gebrek aan tijd veroorloofden Z.H.E.G. niet meer werk te maken voor de ontvangst van den état-major en evenmin eene uitnoodiging om bij mij te komen dejeuneren, aan te nemen.

Nog buiten de tonnen van de haven van Port Saïd werd bij aankomst aldaar het Egyptische gouvernement met 21 schoten gesalueerd, welk saluut onmiddellijk door een fort aan den wal werd beantwoord. Nadat Hr. Ms. *Holland* gemeerd lag, werd ik namens den Commandant van de Amerikaansche kanonneerboot *Machias*, den Commander H. M. C. CREA, door een officier van piket gecompimenteerd, waarvoor ik op gelijke wijze deed bedanken met het voorstel aan den Commandant, wegens het korte verblijf en het kolenladen, de gewone bezoeken als

gedaan te willen beschouwen, met welk voorstel deze zich geheel kon vereenigen. Nog denzelfden dag kwam de Oostenrijksche pantserkruiser *Kaiser Karl VI*, Commandant Linienschiffs-Capitän R. DREGER, van Suez ter reede. Ik liet Z.H.E.G. terstond complimenteeren en daarbij om dezelfde redenen voorstellen de voorgeschreven bezoeken als gewisseld te willen beschouwen, waarmede Z.H.E.G. verklaarde zich geheel te kunnen vereenigen. Door een officier van piket werd voor het complimenteeren bedankt.

De Nederlandsche consul met verlof zijnde, kwam een zijner beambten mij een bezoek brengen. Deze deelde mij mede dat het te Port Saïd usance is, dat aan de autoriteiten aldaar geen bezoeken worden gebracht door de commandeerende officieren der schepen welke slechts doortrekkende zijn.

Van de zijde van het personeel van den Consul werd de noodige medewerking ondervonden bij het regelen der zaken en het doen der aankopen aan den wal.

In het Suez-kanaal werd op de E.W. van den 22sten het stoomschip *Koning Willem I* van de stoomvaartmaatschappij Nederland gepasseerd, waarvan de passagiers en de bemanning Hr. Ms. *Holland* met gejuich begroetten, hetgeen op gelijke wijze werd beantwoord.

Te Aden werd, alvorens de binnenrede op te stoomen, het Engelsche gouvernement met 21 schoten gesalueerd, welk saluut onmiddellijk door een saluutbatterij aan den wal werd beantwoord.

Bij aankomst werd ik namens den Capitano di fregatta GUIZEPPE CANETTI, Commandant van den Italiaanschen torpedokruiser *Coatit*, den Lieutenant-Commander GARDNER, Commandant van het transportvaartuig der Royal Indian Marine *Mayo* en den Lieutenant-Commander BEDFORD, Commandant van het transportvaartuig der R. I. M. *Dalhousie* door een officier van piket gecomplimenteerd, waarvoor ik op dezelfde wijze liet bedanken. Van den Commandant van den Italiaanschen torpedokruiser *Coatit* en van dien van de *Mayo* ontving ik bezoeken, welke door mij werden gereciprocceerd.

Tijdens het verblijf van Hr. Hs. *Holland* te Aden kwamen aldaar nog ter reede de Engelsche kruisers *Porpoise* en *Merlin*, waarmede de gewone beleefdheden werden gewisseld.

Bij aankomst te Aden ontving ik het bezoek van den heer A. MAIJER, vertegenwoordiger van den Consul den heer S. T. J. SCHMUCK die, met verlof naar Europa zijnde, afwezig was. Z.Ed. bedankte bij het van boord gaan voor het hem toekomend saluut.

De heer A. MAIJER, waarvan ik alle medewerking ondervond bij de regeling der zaken aan den wal, vergezelde mij, nadat ik hem een tegenbezoek had gebracht, op een bezoek aan den waarnemenden Militairen gouverneur, den Lieutenant Colonel ABUD, en noodigde mij

met twee officieren uit op een rijtoer naar Aden en de beroemde watertanks en daarna op een diner, van welke uitnoodiging gebruik gemaakt werd.

Den volgenden dag was Z.Ed. mijn gast aan tafel en mocht ik een tegenbezoek ontvangen van den waarnemenden militairen Gouverneur.

Te Colombo werden ontmoet de Engelsche kruiser *Hyacinth* onder bevel van den Kapitein ter zee E. HOOD en de Oostenrijksche kruiser *Aspern* onder bevel van den Fregatten-Capitän F. GRÜNZENBERGER.

De onderlinge bezoeken der Commandanten en ook die der état-majors hadden volgens de voorschriften plaats. Aangezien de 11de October op een Zondag viel, werd het Engelsche gouvernement eerst den volgenden dag op het tijdstip van parade met 21 schoten gesalueerd, welk saluut oogenblikkelijk door een batterij aan den wal werd beantwoord. Hierna werden de voorgeschreven bezoeken gewisseld met den Consul, den Gouverneur van Ceylon en den Militairen commandant.

Met onzen Consul, den heer B. A. WENNINK, werden vele beleefdheden gewisseld.

De Commandant van de *Aspern* had de beleefdheid tijdens het verblijf van Hr. Ms. *Holland* te Colombo, bij parade en zonsondergang door zijn muziekkorps het Nederlandsche Volkslied te doen spelen, waarvoor ik Z.H.E.G. mijn dank liet overbrengen.

Bij aankomst te Tandjong-Priok werd het Nederlandsch-Indische gouvernement gesalueerd met een saluut van 21 schoten, welk saluut door eene batterij aan den wal werd beantwoord.

3°. Het Schip.

Waar omtrent de manoeuvreervaardigheid en nautische eigenschappen, toetuiging en gevechtseigenschappen van dit schip en de overige schepen van dit type kruisers reeds herhaaldelijk breedvoerig werd gerapporteerd, meen ik daaromtrent weinig belangrijks meer te kunnen opmerken, te meer waar op deze reis geen slecht weder werd ondervonden.

De diepgang was bij het vertrek uit het Nieuwediep — met 720 ton steenkolen, zeevictualie voor 9 en reevictualie voor 3 weken, eene bemanning van 355 koppen, de cylindrische ketels en alle waterpijpketels op peil en 67000 K.G. voedingwater in de tanks, terwijl nog aan boord aanwezig waren de voor dit schip bestemde, waarlooze machinedeelen welke op de werf te Soerabaya moeten worden afgegeven, eenige goederen tot overvoer naar Oost-Indië medegegeven en een ruime voorraad goederen bestemd voor de scheepstoko — 62,5 dM. vóór en 62,5 dM. achter.

Het schip bleek mij, bij ingedraaide sloepen met eenige zee, be-
weeglijker dan bij uitgedraaide sloepen. Met uitgedraaide sloepen slin-
gerde het schip veel langzamer en ook minder ver door.

De tijdens het verblijf te Willemsoord aangebrachte wijzigingen aan
de inrichting van het schip bleken goed te voldoen.

Het lekken van den roerkoning, waarvan op de reis naar West-Indië
zooveel last was ondervonden, deed zich niet meer voor.

Nu te Willemsoord de stoommachine van de Sturtevant inrichting
vervangen was door een motor, kon de luchtleiding dezer inrichting
ook tot ventilatie van het schip worden gebezigd.

Aangezien alle verblijven achter schot 76 voorzien zijn van elektrische
fans en het pantserdek boven de machines, aan den onderkant en de
wanden van den M.K.ventilator aan den buitenkant geheel met kurk-
steen en hout zijn bekleed, werd de Sturtevant blower onder gewone
omstandigheden alleen aangewend tot ventilatie van de verblijven
vóór dat schot. Toen evenwel in de Roode Zee en te Aden de tempe-
ratuur van de buitenlucht steeg tot 32° à 35° C., werd met deze inrich-
ting beurtelings voor- en achterschip geventileerd.

De wijziging der bergplaatsen voor plunjezakken in plunjekasten
voor de schepelingen bleek steeds goed te voldoen. Zonder dat zulks
eenige moeilijkheid voor den dienst opleverde is daardoor de wensch
der schepelingen vervuld geworden om ieder een eigen kast te hebben,
waarin zij niet alleen hun plunjes, maar ook zonder bezwaar tabak,
sigaren, schrijfgerei, portretten enz. kunnen bewaren.

Bij het ankerlichten te Suez brak, toen de katreep was ingehoekt
en aan het spil werd opgekomen, terwijl de katreep werd ingedraaid
om het anker onder de katstut te vieren, plotseling zonder dat daartoe
eenige bijzondere aanleiding aanwezig was, een kies van de ketting-
schijf van het stoomspil, waarna de geheele kettingschijf in stukken
scheurde. Bij onderzoek bleek dat zich op de breuk oude scheuren en
pl. m. 50 gietgallen vertoonden ter grootte van 2 tot 60 mm. bij een
plaatdikte variërende van 10 tot 16 mm. Op het verdere gedeelte der
reis moest dientengevolge het anker worden ingegijnd, waartoe een
gijn werd gebezigd waarmede door een deel der equipage werd weg-
gelopen en een stalen hondenfok, waarvan de looper om den trommel
van het stoomspil werd genomen.

Bij het opkomen aan het spil bij het katten van het anker werd
alleen genoemde stalen hondenfok gebezigd. Het lichten en bezorgen
van het anker te Aden met 40 vm. ketting uit 5 vm. water geschiedde
op deze wijze in $1\frac{1}{2}$ uur; in Colombo met 30 vm. ketting uit 5 vm.
water in 1 uur.

De werking der verkoelingsinrichting heeft na de groote herstelling
welke deze in Willemsoord heeft ondergaan, geene aanleiding gegeven

tot klachten. Wel is het verbruik van calcium chlorid, hoofdzakelijk ten gevolge van het overloopen van den ijsbak bij slingerend schip grooter geweest dan verwacht werd, n.l. 400 K.G. op het traject Nieuwediep—Port-Saïd, zoodat het noodzakelijk bleek den voorraad daarvan in Port-Saïd aan te vullen.

Het conserveeren van versch vleesch in de gewijzigde vrieskamer bleek geen bezwaren op te leveren bij temperaturen van de buitenlucht welke pl. m. 29° C. niet overschrijden. Wanneer de warmte evenwel grooter wordt en dientengevolge de verkoelingsinrichting veelvuldig op de voor- en achtermunitiebergplaatsen te werk gesteld moet worden om deze op eene temperatuur beneden 30° C. te houden, is het niet mogelijk de vrieskamer op de temperatuur te brengen en te houden, voor de conservatie van het vleesch benoodigd. Om dit te bereiken zoude aan de ijsmachine eene grootere capaciteit moeten gegeven worden en de vrieskamer beter moeten worden geïsoleerd, hetgeen bij de hier aan boord bestaande inrichting niet wel mogelijk is.

Bij het overnemen der steenkolen te Algiers werd gebruik gemaakt van de bij den achtersten mast aangebrachte laadboom met lier en van het bij den voorsten mast aangebrachte Temperley-toestel.

Ten einde eene proef te nemen omtrent de grootste snelheid van kolenladen, met gebruik dezer toestellen te verkrijgen, werd met den kolenleverancier gecontracteerd, dat de kolen op de prauwen door zijn volk in de zakken zouden worden geschept, dat zij vervolgens zouden worden overgewipt en gestort door het scheepsvolk, en in de ruimen gestuwd door zijn volk. Ten gevolge evenwel van het defect raken van den transportwagen van het Temperley-toestel, nadat daarmede ongeveer een uur gewerkt was, moest de proefneming daarmede gestaakt worden.

Met den laadboom werden circa 30 ton per uur overgewipt.

In verband met de betrekkelijk geringe hoeveelheid der te Port-Saïd over te nemen kolen en de werkzaamheden, verbonden aan het optuigen van het Temperley-toestel, werd aldaar noch van dit toestel noch van den laadboom gebruik gemaakt.

Evenmin werd daartoe te Aden en Colombo overgegaan, daar de kolen aldaar langszijde gebracht worden, gestuwd in goenizakken zonder stroppen, waarmede zij, met behulp van het toestel, niet konden worden overgewipt en de leveranciers bezwaren maakten ze los in de prauwen langszijde te leveren. Bovendien waren te Colombo de prauwen te klein om daarop het noodige aantal volk te plaatsen, om eventueel van boord te leveren zakken met lange stroppen te doen vullen.

De machines en ketels hielden zich, over het algemeen genomen, goed.

Ter voldoening aan het bepaalde in de instructie, dat de vaart zou worden geloopt, vol te houden met flinke krachtsinspanning van het stokerspersoneel bij verdeling van de wacht in drieën, werden de vuren

ontstoken in de beide cylindrische en in 5 waterpijpketels en gestoomd met natuurlijke trek. Bij flinke krachtsinspanning van het wachtvolk konden daarmee gemiddeld 85 slagen worden volgehouden, waarmee het schip $11\frac{1}{2}$ à 12 mijl liep, bij een kolenverbruik varierende van 217—240 K.G. per mijl.

Deze vaart werd de gansche reis volgehouden, behalve:

a. de $6\frac{1}{2}$ etmaal, welke besteed werden aan de beproeving, voorgescreven bij min. res. dd. 28 Augustus 1903 S/B. n°. 62, ter vergelijking van het kolenverbruik van de cylindrische en de waterpijpketels;

b. de tijden, dat op de trajecten Nieuwediep—Algiers en Algiers—Port-Saïd met ééne machine moest worden gestoomd wegens averijen aan de machines;

c. het grootste gedeelte van het traject Port-Saïd—Aden, toen, ten gevolge van de hooge temperatuur, welke op de voorplaat pl. m. 52° C., op de achterplaat pl. m. 59° C. bedroeg en zelfs eenmaal tot 61° C. steeg, het aantal zieken en de uitputting onder de stokers zoodanig toenamen, dat het aantal slagen tot 70 moest worden verminderd;

d. in het begin van de reis Aden—Colombo, zoolang de gezondheids-toestand van het personeel het nog noodzakelijk maakte daarvan geen zware diensten te vergen.

Op de E.W. van den 5den September liep S.B. excentriek voor achteruit van de L.D. stoomschuif, vermoedelijk door gebrek aan olie, zoodanig warm, dat S.B.'s machine er voor gestopt moest worden. De waarlooze ring werd daarop ingezet, zoodat ten 10 u. V.M. van den 6den beide machines weder in gebruik gesteld konden worden.

Na het vertrek van Algiers op de A.M. van den 14den September weigerde S.B. luchtpomp eerst te werken. Nadat de machine ruime een half uur gedraaid had, met den afgewerkten stoom op B.B. condensor, sloeg de pomp op een gegeven oogenblik aan en deed zich van tijd tot tijd een lichte stoot in de pompcylinders voor. De S.B. machine werd daarop gestopt en de pomp opengemaakt; bij onderzoek bleken de borgen van twee zuigerkleppen te zijn losgewerkt en gebroken en waren de borgen van de andere zuigerkleppen min of meer verbogen. Hiervoor werden waarlooze borgen ingezet en de pomp, na te zijn opgetuigd, ontkoppeld van de machine. Het was nl. ook gebleken, dat S.B. condensor zout water maakte; vandaar dat de beide machines met 85 omwentelingen op B.B. condensor te werk gesteld werden. De condensordeksels werden daarna losgenomen, alle pakking van de pijpjes aangezet en waar noodig bijgelegd.

Twee lekke pijpjes werden gestopt en den 17den September de condensor gewaterd en na dicht bevonden te zijn, weder bijgezet.

Ook den 19den October bleek S.B. condensor zout water te maken zoodat deze, om te worden nagezien, afgezet moest worden.

Ten 4 u. op de D.W. van den 17den September werd, nadat Malta gepasseerd was, in de Middellandsche zee een aanvang gemaakt met de beproeving, bedoeld bij min. res. van den 28sten Augustus 1903 S/B. n°. 62.

De waterpijpketels werden buiten dienst gesteld en uitsluitend met de cylindrische ketels gestoomd. Niet alleen de hoofdmachines, doch ook alle hulpwerktuigen, als distilleer, verkoelingsinrichting, W. C. pomp en 't geheele electrische bedrijf, werden door deze twee ketels bediend.

Met een flauwen W.lijken wind, die twee streken van achteren inkwam, liep het schip gemiddeld 5.29 mijl bij een gemiddeld aantal slagen van 42,5 en was het totale kolenverbruik 196,675 K.G. per mijl (Cory Merthyrkolen van middelmatige qualiteit) terwijl door de hoofdmachines een vermogen ontwikkeld werd van 293,28 I. P. K. Nadat twee etmalen op deze wijze gestoomd was, werd den 3den dag een onderzoek ingesteld welke de vaart van het schip en het ontwikkelde vermogen der hoofdmachines zoude wezen, wanneer de cylindrische ketels alleen gebezigd werden voor het drijven der hoofdmachines en van de hulpwerktuigen, benoodigd tot het drijven der hoofdmachines. In verband hiermede werden dien dag nog twee waterpijpketels in dienst gesteld tot het drijven der overige hulpwerktuigen. Bij dezelfde stoomgelegenheid bedroeg toen het door de hoofdmachines ontwikkelde vermogen 902,86 I. P. K., het aantal slagen gemiddeld 67, de vaart gemiddeld 9.25 en het totale kolenverbruik 149,5 K.G. per mijl.

Aangezien de nog af te leggen weg tot Port-Saïd te klein was om nog de drie dagelijksche proef met de waterpijpketels aan te vangen en verwacht mocht worden, dat een dergelijke stoomgelegenheid zich nog zou voordoen op het traject Aden—Colombo, werd de beproeving in de Middellandsche zee niet verder voortgezet.

Bovengenoemde verwachting werd geheel bewaarheid, toen op genoemd traject het schip zich den 1sten October op 63°40' O.L. en 10°25' N.B. bevond.

Dientengevolge werd te 8 u. P.V. van dien dag een aanvang gemaakt met de beproeving van het kolenverbruik bij het stoomen uitsluitend met W.P. ketels, wanneer deze evenveel vermogen ontwikkelden als de twee cylindrische ketels. Eerst werd zulks beproefd, stoomende met twee waterpijpketels met geforceerden trek, doch spoedig bleek dat daartoe 3 waterpijpketels met geforceerden trek in dienst gesteld moesten worden.

Evenals bij de beproeving der cylindrische ketels geschied was, werden eerst gedurende 48 uur bovengenoemde 3 waterpijpketels gebezigd tot het drijven van de hoofdmachines en *alle* hulpwerktuigen. Het schip liep daarbij 5,25 mijl bij een gemiddeld aantal slagen van 43, terwijl de machines 294,225 I. P. K. ontwikkelden en het totale kolenverbruik 242,5 K.G. per mijl bedroeg.

De volgende 24 uur werden de drie waterpijpketels slechts gebezigd tot het drijven der hoofdmachines en van de hulpwerktuigen tot het drijven dier machines benodigd, terwijl voor het drijven der overige hulpwerktuigen de stoom uit een daartoe in dienst gestelden cylindrischen ketel werd geleverd.

Het door de hoofdmachines ontwikkelde vermogen werd toen 902,544 I. P. K., het totale kolenverbruik der machines 186,425 K.G. per mijl en de vaart 9,12 mijl bij gemiddeld 69 slagen.

Den 8sten September ontstond er een gaatje in een waterpijp van B.B. bundel van ketel 4 en den 14den September in een waterpijp van B.B. bundel van ketel 3.

Den 8sten October ontstond in een der pijpen van de achterste waterpijpketel aan B.B. terwijl deze met geforceerden trek werd gestookt, een groot gat.

Ofschoon het vuur in dien ketel zoo spoedig mogelijk werd gebluscht, bleek bij onderzoek, dat 80 stuks waterpijpen dientengevolge zoodanig krom getrokken waren, dat verwisseling daarvan noodig was.

Den 20sten onstond nog een gat in een der waterpijpen van ketel B.

Te Aden moesten de flens van de groote stoomleibuis bij het schot tusschen de stookplaatsen en die van den hoofdafsluiter van de kleine stoomleiding, welke zwaar lekten, opnieuw worden voorzien.

4°. Oefeningen.

De verschillende oefeningen hadden, voor zoover zij niet door het herhaaldelijk kolenladen en daarop volgend schoonschip werden onderbroken, geregeld plaats.

Aangezien een groot gedeelte van de equipage te Nieuwediep was verwisseld, werd, voordat tot het houden van algemeene exercities werd overgegaan, voorbereidend theoretisch onderwijs in de batterij gegeven.

Aan de manschappen, welke zich hadden opgegeven in aanmerking te willen komen voor matroos-seiner, werd daarvoor eene geregelde opleiding gegeven. Ook werden 2 matrozen 1ste klasse, welke daarvoor in aanmerking kwamen, opgeleid om te gelegener tijd voor bevordering tot kwartiermeester in aanmerking te kunnen komen. In Algiers kon aan de equipage de gelegenheid worden gegeven zich in het zwemmen te oefenen.

Ter voldoening aan het bepaalde bij min. res. d.d. 30 Juli 1903 bureau Personeel n°. 36, dat op de uitreis naar Oost-Indië nog de schietoefeningen zouden worden gehouden, voorgeschreven voor het scheeps- en sloepsgeschut voor het eerste halfjaar 1903, was alles in gereedheid gebracht deze in de nabijheid van Dapoer te houden, toen op den dag vóór aankomst aldaar door den oudstaanwezenden Officier van gezond-

heid geadviseerd werd, ter voorkoming van verbreiding van typhus, zoo spoedig mogelijk naar Tandjong-Priok te stoomen.

Dientengevolge moest van het houden dier schietoefeningen worden afgezien.

5°. Verschillende bijzonderheden.

De gezondheidstoestand der bemanning gedurende de reis was over het algemeen gunstig.

Ten gevolge van de groote hitte, welke in de Roode zee na het passeeren van de Brothers en te Aden werd ondervonden, waardoor de temperatuur op de vóórstookplaats tot pl. m. 52° C., op de achterplaats tot pl. m. 59° C. rees en eens zelfs tot 61° C. opliep, meldden zich in die dagen 37 verschillende stokers ziek. Daarvan waren 11 nog nooit in de tropen geweest, maakten 17 alleen de vorige reis van Hr. Ms. *Holland* naar West-Indië mede en waren 6 in den laatsten tijd in het hospitaal te Willemsoord verpleegd. Van de overige stokers was het grootste gedeelte bij aankomst te Aden geheel uitgeput. In verband hiermede werd gedurende dien tijd en nog eenige dagen na vertrek uit Aden het aantal slagen der machines niet boven de 70 opgevoerd.

Van af Port-Saïd werd aan de stokers op iedere wacht gortwater met wijn verstrekt.

Den 21sten October werd door den aan boord dienenden officier van gezondheid der 1ste klasse S. RUITINGA gerapporteerd, dat zich aan boord 5 lijdens bevonden, waarvan bij twee de diagnose febris typhoïdea buiten twijfel vaststond, terwijl bij de drie anderen nog alleen eene waarschijnlijkheidsdiagnose kon worden vastgesteld.

Deze lijdens werden bij aankomst te Tandjong-Priok naar het hospitaal te Weltevreden geëvacueerd.

Het gedrag van de equipage liet gedurende de reis weinig te wenschen over. De geest onder de manschappen was over 't algemeen genomen goed en tevreden. Insubordinatie kwam niet voor, brutaliteit slechts enkele malen.

Te Algiers en Colombo werden de schepelingen dagelijks in de gelegenheid gesteld om te passagieren, minderjarigen tot 11 uur, meerderjarigen tot 12 uur, terwijl eenige nachtpermissies werden verleend. Slechts zeer enkelen waren niet op tijd aan boord terug of maakten misbruik van sterken drank.

Ook in Aden werd aan de equipage vergunning gegeven om te passagieren, en wel tot 10 uur 's avonds, waarvan evenwel slechts door zeer enkelen gebruik gemaakt werd.

Ten slotte zij nog vermeld, dat in de golf van Aden aan eenige visschersvrouwen, welke daarom vroegen, assistentie werd verleend met het verstrekken van drinkwater en eenig brood.

2°. DE RUYTER.

Commandant: de Kapitein ter zee A. C. VAN DER SANDE
LACOSTE.

(van Nieuwediep naar West-Indië).

1°. Nautisch gedeelte.

Hr. Ms. pantserschip *de Ruyter* verliet den 18den December 1902 des namiddags ten 2 u. 45 m. de haven van het Nieuwediep, na daartoe bekomen machtiging van den Directeur en Commandant der marine te Willemsoord.

Het schip was uitgerust met 12 weken zeevictualie, had de water-ruimen en reservoirs gevuld en de stoomketels op peil, terwijl het restant steenkolen des middags ten 12 u. bedroeg 609910 KG. De diepgang bedroeg:

	A	M	V	
B.B.	59,3	58,7	57,8	d.M.
S.B.	59,2	58,4	57,7	d.M. alzo een stuurlast van 1,5 d.M.

Extra ballast was niet aan boord aanwezig.

Buiten de haven werd de vlag van den Schout-bij-nacht, Directeur en Commandant der marine te Willemsoord, met 13 schoten gesalueerd en verder op loodsmansaanwijzing door het Schulpengat naar zee gestoomd.

Het weder was stormachtig, de signalen voor een te verwachten storm uit het Westen waren aan den wal geheschen en de beide loodskotters van den post voor de Texelsche zeegaten kwamen binnen, terwijl ook de afhaalkotter reeds vroeger naar binnen gegaan was, zoodat er geen gelegenheid bestond den loods bij de verkenningston af te zetten en ik dus dezen mede moest nemen tot Dungeness.

Met 4 ketels stoomende, werd het aantal slagen der machine op 90 bepaald en ten 3 u. 30 m. de verkenningston van het Schulpengat passeerende, de koers bepaald op N. 231° O. op het lichtschip Schouwenbank ten einde bij eventueel dik worden beter bestek te kunnen houden, dan wanneer van de verkenningston van het Schulpengat recht op den Noordhinder werd aangestuurd.

Stormweder uit het Westen en een hooge zee wachtten Hr. Ms. *de Ruyter* buitengaats. De barometer was echter rijzende en verwachtte ik, zooals ook gaandeweg geschiedde, dat de wind naar het Noord Westen zoude loopen.

Al spoedig werd veel water overgenomen, niet alleen op den bak maar ook aan de loefzijde midscheeps en achteruit, zoodat ik nog voor

den donker de barbettentorens en de koekoeken liet schalmen en de toegangen naar het benedenschip aan de loefzijde deed sluiten en eveneens deed schalmen.

Ten 1 u. 's nachts van den 19den December werd Schouwenbank gepasseerd na te voren alle lichten van de Nederlandsche kust verkend te hebben en daar het schip door den wind, stroom en zee, merkbaar was ingezet en ik de Schouwenbank liefst wat ruim passeeren wilde wegens de daarop loopende grondzeeën, werd W.t.N. gestuurd op den Noordhinder. Op dit traject, bijna recht in den wind en in de zee op werd het meeste water overgenomen en stampte het schip geweldig, zonder dat echter de schroeven doorsloegen. Gemiddeld werd nog 8 à 9 mijl in de zee op gemaakt.

Van den Noordhinder, die ten 5 u. 30 m. D.W. van den 19den December gepasseerd werd, stelde ik koers op het lichtschip Oost Goodwin, de Gallooper werd nog even gezien, zoodat ik blijkbaar te veel voor het verlijeren gerekend had.

Onder den Engelschen wal komende, werd de zee minder, ook be- daarde het stormweder wat, zoodat met 11 mijls vaart langs de Engelsche kust naar Dungeness gekoerst werd. Hier werd ten 12 u. 15 m. de loods op den loodskotter Texel en IJmuiden afgegeven en verder het Kanaal doorgestoomd, waarbij ik het met het oog op den N.W. wind raadzaam vond om langs de Engelsche kust te varen. Het was zoo lang het dag was boven deze kust zeer heilig, maar 's avonds en 's nachts klaarde de lucht op en werden de verschillende lichten goed gezien.

Op de E.W. werd Catharine point gepasseerd en den volgenden morgen ten 11 u. 30 m. gaf het gegiste bestek aan Lizard Noord te hebben en werd de koers N. 254° O. magn. volgens den grooten cirkel op Ponta Delgada bepaald. De wind was intusschen Noord geloopt en op de Gronden was de zee aanmerkelijk geslecht, echter werden daar gedurende een drietal uren mistbanken aangetroffen, die mij noodzaakten het aantal slagen tot 60 te verminderen.

Daar ik met het oog op de a.s. Kerstdagen 25 en 26 December den kolenvoorraad te Ponta Delgada gaarne vóór dien tijd aangevuld wilde hebben en ik door den storm in de Noordzee en den mist op de Gronden reeds eenige uren vertraging had, maakte ik op den V.M. van den 21sten December gebruik van het bepaalde in art. 2 mijner instructie en liet het aantal slagen vermeerderen tot ongeveer 100, waarbij met eene goede stoomgelegenheid 12,5 à 13 mijl behouden werd. Ik vond het beter ten einde de ketels niet te veel te forceeren den vijfden ketel aan te steken en bleek het mij dat zonder buitengewone, maar alleen met flinke krachtsinspanning, dit aantal slagen goed kon worden volgehouden. Het was tevens naar mijne meening een goede oefening voor de stokers, waaronder, in het begin vooral onder het jonge per-

soneel veel zeezieken waren, om te toonen welk vermogen, nu de temperatuur der lucht nog koel was, onder normale gunstige omstandigheden vol te houden was.

Het weder bleef steeds gunstig met een hoogen barometerstand en de wind flauw en rondlopende van Noord tot Oost, terwijl de lucht meest zwaar bewolkt was en de zon zich niet of zeldzaam liet zien.

Den 24sten December ten 10 u. 30 m. V.M. kwam Hr. Ms. *de Ruyter* te Ponta Delgada aan.

Den volgende dag den 25sten December 1902 werd des V.M. ten 11 u. 30 m. Ponta Delgada na het sluiten der rekeningen en na aldaar 410 ton steenkolen geladen te hebben, verlaten en koers gezet naar Curaçao.

De groote cirkel van San Miguel naar Curaçao loopt langs Barbuda, doch de passage tusschen dit eiland en Antigua is des nachts niet veilig, de daaropvolgende passage tusschen Antigua en Guadeloupe is wel geheel schoon en veilig maar heeft het nadeel dat de koers naar Curaçao vlak langs het lage Aves-eiland loopt. Ik liet daarom den grooten cirkel volgen, die van San Miguel naar Petite-terre loopt, welk eiland voorzien is van een licht, dat 15 zeemijlen zichtbaar is.

Met 85 omwentelingen en stoom in 4 ketels, waarvan er twee na twee dagen stoomens verwisseld werden, werd aanvankelijk in den koers N. 265° O. magn. doorgestoomd. De wind was Z O. st. m/z koelte, die al spoedig veel zee deed ontstaan, terwijl er een lange oceaandeining stond; de harde wind die den 27sten December N.O. werd, bleef doorwaaien tot den 30sten December en ging, gaandeweg flauwer wordende, over in den N.O. passaat die op ongeveer 20° 30' N.B. den 1sten Januari 1903 doorkwam. De N. keerkring werd den 31sten December 1902 op 52° 5' W.L. gesneden.

De barometer bleef in het begin der reis in het constante hooge-druk-gebied, dat zich rond de Azoren bevindt, voortdurend hoog en daalde buiten dat gebied gaandeweg tot den normalen stand.

Niettegenstaande de zon haar grootste Zuiderdeclinatie had, werd op 28° N.B. reeds belangrijke temperatuursverhooving ondervonden en bedroeg deze op 20° N.B. reeds 30° C. in het benedenschip.

Op de E.W. van den 2den Januari 1903 werd bij een heldere sterrenwacht ten 9 u. 30 m. het eiland Deséada op ongeveer 8 mijl verkend en ten 10 u. het vaste licht van Petite-terre op ongeveer 15 mijl gezien.

Vervolgens werd Marie Galante verkend, om dit eiland heen gestoomd en de straat tusschen Dominica en Guadeloupe doorgekoerst.

Op de H.W. van den 3den Januari ten 2 u. was ik door de passage en werd koers gezet op den Noordhoek van Bonaire. Dit eiland kwam den 4den Januari 1903 ten 11 u. in 't zicht. Vervolgens werd tusschen

klein Curaçao en Punt Canon door, koers gezet op de St. Annabaai van Curaçao.

Ten 4 u. kwam Hr. Ms. *de Ruyter* vóór genoemde haven en ten 4 u. 30 m. werd geankerd in het Schottegat, waarna ik mij onder de bevelen van den Stationscommandant in West-Indië stelde.

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

a. Men is te Ponta Delgada nog steeds bezig aan het verlengen van den steenen dam van het breekwater en aan het herstellen der schade die door stormen veroorzaakt was.

Gedurende het verblijf van Hr. Ms. *de Ruyter* te Ponta Delgada woei het hard uit het Z.O., zijnde dit de eenige wind waarvoor het breekwater niet beschut. Er ontstond toen al zeer spoedig een hinderlijke deining en zee die de stoomsloep noodzaakte, ten einde niet te veel zee over te nemen, om langzaam te loopen.

Bij de aanlegplaats voor sloepen moet met laag water voorzichtig gevaren worden, de stoomsloep liep er althans op de steenen en kreeg een belangrijk lek.

De handel te Ponta Delgada bestaat hoofdzakelijk uit den invoer van steenkolen en goederen en uit den uitvoer van fruit.

Het aantal tonnen ingenomen steenkolen aldaar door schepen bedroeg over 1902 belangrijk minder dan in 1901. Het grootste handels-huis in steenkolen is BEUSAUDE EN C^o., dat de levering onzer marine heeft voor 1903 en waarvan de Nederlandsche consul medefirmant is.

b. De steenkolen worden in lichters langsijde geleverd en binnen boord gebracht door middel van te voren aangebrachte stellingen, die uit drie verdiepingen bestaan, de middelste steekt buiten de andere uit maar heeft eene centrale opening waardoor de volle en ledige manden passeeren.

Daar het den dag na de aankomst Kerstmis was, zoo was het moeilijk om voldoende werkkrachten aan den wal te krijgen om de lichters aan den wal te laden en langsijde van het schip te lossen. Men werkte er 's nachts door.

Ten ongeveer 12 u. 's middags met kolenladen begonnen, waren des nachts ten 2 u. 30 m. de ruimen vol en 410 ton steenkolen overgenomen. Het drinkwater is van goede qualiteit, het werd echter niet geschikt geacht om als ketelvoedingwater te gebruiken, omdat het water te kalkachtig was en is dan ook als zoodanig niet medegenomen.

c. Te Ponta Delgada werden aangekocht 410 ton Cardiffkolen en 31000 L. drinkwater.

d. Het Portugeesche gouvernement werd bij aankomst te Ponta Del-

gada gesalueerd met 21 schoten, hetgeen op gelijke wijze van den wal beantwoord werd.

Officieele bezoeken werden met den Vice-consul, den heer V. SEQUEIRA en den havenmeester gewisseld. Ik bracht verder een bezoek bij den Gouverneur van San Miguel met den titel van Algemeen secretaris, die evenwel door ziekte mij niet kon ontvangen en bij den Kolonel, Commandant der troepen, die mij bij aankomst en vertrek de militaire honneurs gaf, terwijl de muziek het Nederlandsche volkslied speelde.

Voor een contra-bezoek werd door mij met het oog op het korte verblijf, beleefd bedankt. De meeste Portugeesche autoriteiten spreken en verstaan slechts een weinig de Fransche taal, Spaansch wordt echter goed begrepen.

Daar Hr. Ms. *de Ruyter* des Zondags te Curaçao arriveerde, geschiedde het saluut aan deze kolonie den volgenden morgen met parade, waarna de standaard van den Duitschen Commodore SCHEDER tevens Commandant van den in het Schottegat geankerd liggenden Duitschen kruiser *Vineta* gesalueerd werd. Beide saluten werden onmiddellijk beantwoord.

3°. Het schip.

Gedurende het ondervonden stormweder in de Noordzee hield het schip zich uitstekend. Wel stampte het diep ten gevolge van het bij sommige koersen opstoomen in de hooge zee, zonder dat evenwel de schroeven doorsloegen, doch van slingeren was niet veel te merken, de slingeringen bedroegen zeker niet meer dan 6°.

Het schip stuurde zeer goed.

In de uiteinden van het schip was de beweging uit den aard der zaak zeer onaangenaam.

Het schip nam veel water over doch dit was meer in den vorm van stuifzeeën.

Te loevert op werden alle trapgaten gesloten en geschalmd, deze trappen komen alle op het bovendek aan ééne zijde uit, die nu juist de loefzijde was. Daar echter steeds door den lij-afgang van den machinekamer-ventilator eene goede verbinding met het beneden-achterschip en evenzoo door de lijdeur van het stokerslogies onder den bak en door de beide trappen in dit logies verbinding bestaat met het voorbenedenschip is het ongerief, dat alle dektrappen aan ééne zijde uitmonden, niet overwegend.

Van af het vertrek van Ponta Delgada op den 25sten December 's middags tot den 28sten December werd een zeer harde wind uit het Z.O. en later uit het O. en N.O. ondervonden, gepaard met een lange oceaandeining en hooge zee; de koers was ongeveer Z.W.t.W. zoodat

de wind achterlijker dan dwars en later geheel van achteren inkwam. Enkele stuifzeeën kwamen af en toe achteruit binnen boord. De slingerhoeken bedroegen ongeveer 10° , terwijl de grootste slingering ongeveer 15° bedroeg, het schip gedroeg zich overigens uitstekend en slingert rustig, het sturen voor de zee weg liet niets te wenschen over.

Ik geloof na de tot nu toe opgedane ondervinding met zekerheid te mogen zeggen dat Hr. Ms. *de Ruyter* een uitstekend zeeschip is. De sloepen hangen zoowel in de zee op als vóór de zee wegstoomende voldoende hoog in de davids, men loopt geen gevaar deze te verliezen.

Met de zee dwars is hieromtrent nog geen ondervinding opgedaan.

De klemmen der 4 groote luchtpoorten in de kajuit, had ik bij vertrek niet meer dan goed handstijf doen aanzetten om wringing der stalen poorten te voorkomen, doch er kwam zooveel water door, dat langs de lekbakken in de kajuiten liep, dat ik wel verplicht was de klemmen stijver aan te draaien. Het water toestroomen verminderde toen, doch hield niet geheel op. Waarschijnlijk verdient het overweging de platen der poorten bij een volgend schip nog stijver te maken, zoodat er bij sterk aandraaien minder gevaar van wringing bestaat en de klemmen wat korter te maken dan hier aan boord het geval is, waardoor hunne armen minder op het midden en meer in de zijden der poort steunen.

In het tweede deel der reis bleven de poorten waterdicht, doch bleek er bovendien in de voorkajuit te zijn een zeer hinderlijk lek, zoowel aan S/B als B/B ter hoogte en achter de beide luchtpoorten. Bij slingerend schip en bij hooge zee komt er voortdurend water over de pantserkast onder de beschieting door en zoo op het dek der kajuit.

Getracht zal worden de oorzaak dezer lekkage op te sporen, die met slecht weer het dek der overigens zoo fraaie kajuit, met een kostbaar tapijt versierd, vrij wel tot een waterplas maakt. Ik vermoedde, dat de lekkage gelegen is in de scharnieren der bovenbedoelde poorten, doch ten anker liggende, bleek dit bij onderzoek toch niet het geval te zijn, maar geloof ik eerder het lek te moeten zoeken in de sponning die zich bevindt tusschen het houten poortraam en de buitenhuid. Deze sponning is nu opgevuld met dompel.

Het deksel van den commandotoren sluit in neergedraaiden toestand niet geheel waterdicht af, zoodat hierdoor vrij veel water binnenkwam, er werd hierin voorzien door een seizing tusschen het deksel en den toren te leggen en het eerste daarna stijf aan te draaien. Doch veel meer water kwam in den toren door stuifzeeën die tegen het stuurhuis aansloegen en terugkaatsten door den ingang van den commandotoren. Hierin werd zoo goed mogelijk voorzien door houten schoren klein te slaan aan weerszijden van den ingang en deze met zeildoek te bespijkeren.

Al het overkomende water in den commandotoren vond door en langs den gepantserden telegraafkoker zijn uitweg naar beneden in het seinstation en over den drempel der deur van dat vertrek naar de onderliggende torpedokamer, van waaruit het door de lensleiding weggepompt werd.

De voorbarbette kon in de Noordzee niet meer afdoende geschalmmd worden, daar het op den bak niet meer veilig was voor den timmerman om de zeildoeksche schalmkap voldoende aan dek te spijkeren. Hierdoor kwam het water onder de stalen kap, die aangebracht is tot waterdichte afsluiting in de goot tusschen pantserwal en barbette en kon niet steeds geloosd worden door de afvoerpijpen naar buiten boord, zoodat er water op de ondervloer der barbette en het koebrugdek kwam. De daar aanwezige verdeelkast der torenverlichting was vermoedelijk niet volkomen waterdicht, zoodat er kortsluiting ontstond, die het eboniet deed smelten.

Er was trouwens den morgen na het stormweder bijna door het geheele schip kortsluiting.

De houten stellingen in de achtermunitiebergplaats blijken niet zeer solide in elkaar gezet te zijn; een der leggers onder het pantserdek waartegen een stelling met patronen van 7,5 cM. steunt, werd gescheurd bevonden, zoodat de legger geschoord moest worden. Een langsscheepsch en een dwarsscheepsch houten schot van eene andere stelling voor patronen van 7,5 cM., in de midscheeps gelegen, weken van elkander af. Zij bleken toen aan elkander verbonden te zijn door koperen klinknagels van 6 cM. lengte, thans zijn zij aan elkaar verbonden door houtschroeven van 7 cM. lengte, waarvan de koppen 2 cM. zijn ingezonken. Bovendien zijn de schotten geschoord.

Op de H.W. van den 27sten December toen het schip ongeveer 10° à 12° slingerde, deed de officier, belast met de artillerie, mij de mededeeling dat een geheele stelling, bevattende 70 patronen van 15 cM. in de achter-munitiebergplaats verschoven was en bevond ik bij mijn komst aldaar dat deze stelling, die zich in de midscheeps aan S.B. bevindt, met een totaal gewicht van ongeveer 5 ton, 90 cM. naar S.B. was geschoven en toen gestuit was tegen een langsbalk onder het pantserdek. Zoo goed mogelijk werd de stelling toen gesjord en den volgende morgen de patronen uit de stelling genomen en tijdelijk goed verzekerd op dek neergelegd om de stelling te kunnen nazien.

Het bleek toen dat deze stelling eigenlijk geheel los stond en met de planken waarop de patronen rusten naar S.B. kon schuiven, omdat zij in 't geheel niet bevestigd was aan het in de midscheeps zich bevindende langsschot van de B.B.stelling.

Van onderen is er nu in langsscheepsche richting een rib op dek gespijkerd die het verschuiven belet en aan den bovenkant zal een

hoekstaal aangebracht worden waardoor ik hoop afdoende te kunnen voorzien in dat gebrek, maar in alle geval zal het dringend aanbeveling verdienen dat aan boord Hr. Ms. *Hertog Hendrik* de stellingen niet geheel los geplaatst worden zooals hier geschied is, waardoor een gewicht van 5 ton aan ontplofbaar materieel in beweging kan komen.

Alle stellingen in de beide munitiebergplaatsen zijn thans onderling geschoord, hetgeen echter uit den aard der zaak slechts een tijdelijke maatregel kan zijn, omdat de communicatie in de passages er door belemmerd wordt.

De machines en ketels hebben zich gedurende het geheele traject uitstekend gehouden, evenzoo de hulpwerktuigen; alleen de 4 Weirvoedingpompen, die op de proeftocht reeds niet steeds in orde waren, vorderden voortdurend oplettenheid. In het begin der reis was wederom van een dezer pompen de horizontaalwerkende cylindrische stoomschuif beschadigd. De lippen dezer schuif, waartusschen de verticale bakschuif zich beweegt, zijn afgebroken evenals dit een vorige keer heeft plaats gehad. Vermoedelijk ontstaat er wringing bij de beweging rechts en links der horizontale schuif of werkt het stoomkussen niet voldoende, waardoor de slag der schuif te groot wordt.

De ijsmachine moest op ongeveer 32° N.B. reeds hare diensten verrichten, daar de temperatuur aan den voorkant van de achtermunitiebergplaats steeg tot 30° C.; nadat zij 4½ uur gewerkt had, was de temperatuur weder tot 23° gedaald. In de voor-munitiebergplaats was zij op dat tijdstip slechts 21° C., zoodat de 9° C. verhooging van de achter-munitiebergplaats alleen aan de uitstraling van de machinekamer enz. te wijten is.

Het bruto kolenverbruik, alles inbegrepen, bedroeg bij 85 omwentelingen over 5½ etmaal genomen 696 K.G. per G.M. waarbij 10.9 mijl geloopt werd, bij 90 omwentelingen, waarbij 11½ mijl geloopt werd, bedroeg het 733 K.G. per G.M. en bij 100 omwentelingen bij een vaart van pl.m. 12.5 mijl, bedroeg het 913 K.G. per G.M.

Bij 80 omwentelingen zijn nog geen proeven genomen, waarschijnlijk zal blijken dat het kolenverbruik alsdan het meest economische zal zijn.

Wat de ventilatie aangaat geloof ik te mogen zeggen dat voor zoover mijne slechts zeer korte ondervinding gaat, op dit schip geene klachten over onbewoonbaarheid door warmte zullen voorkomen. Persoonlijk ben ik bij 30° C. temperatuur der buitenlucht overal door en in het schip geweest en vond behalve in de dynamokamer nergens een onaangenaam gevoel van warmte, hoewel de wind toen achterin kwam en de warmte dus naar voren trok. De ventilatie is dan ook uitstekend, vooral als de lichtpoortjes geopend kunnen zijn.

Op het administratiebureau dat aan boord Hr. Ms. *Koningin Regentes* een der warmste plaatsen van het schip was, was het koel en aangenaam, evenzoo in de verschillende verblijven en hutten, vooral is dit te danken aan het groote aantal verstrekte fans die niet genoeg te waardeerden zijn. De bekleeding boven het achterketelruim met kurksteen geeft voorloopig goede resultaten wat de uitstraling betreft.

Het waterruim is, hoewel er verdampt werd, nog niet warm geweest, het gedistilleerde water, dat uit den meetbak komt is koel en heeft nog geen verkoeler noodig gehad. Indien dit zoo blijft, dan is daarmede een groote warmtebron voor torpedokamer en schietkatoenbergplaats voorkomen.

4°. Oefeningen.

Voor zoover de scheepswerkzaamheden, verbonden aan het schoonmaken na het kolenladen en aan het generaal opknappen van het schip, waaraan in weken door allerlei omstandigheden niets had kunnen gedaan worden, dit toelieten, is er zooveel mogelijk geoefend. Van elk kwartier is een seinbrigade gevormd, die geregeld geoefend werd.

De adelborsten ontvingen 2 uur 's weeks onder stoom onderricht en leiding van den officier-machinist in het behandelen van ketels en werktuigen.

Het in artt. 89 en 90 der Instructie voor de commandeerende officieren voorgeschreven onderricht had eveneens plaats.

5°. Verschillende bijzonderheden.

Op de Engelsche kaart 762 W.I. Islands etc. sheet II staat op het Oostelijk gedeelte van Guadeloupe aan de N zijde een heuvel of berg geteekend, deze is niet te vinden op de meer gedetailleerde kaarten 2600 „St. Domingo to Dominica” en 885 „Guadaloupe”, dit kan bij het aandoen van de passage tusschen Antigua en Guadeloupe aanleiding tot vergissingen geven.

3°. SURINAME.

Commandant: de Kapitein-luitenant ter zee P. S. R. WOLTERBEEK.

(Van West-Indië naar Hellevoetsluis.)

1°. Nautisch gedeelte.

Hr. Ms. schoener *Suriname* verliet op den 11den Juli 1903 te 5 u. P.V. Sint-Thomas en stoomde door de Savannah-passage in den Atlantischen oceaan. Buiten gekomen bleek de passaat stijf door te staan uit eene richting O.—O.N.O.

Onder 1/s. zeilen werd aan den wind gestoomd; de machine deed 70 slagen en één stoomketel was in gebruik. Hoe N.lijker wij kwamen, hoe ruimer de passaat werd, die allengs ongeveer naar O.Z.O. liep. Op de D.W. van den 14den Juli werd de N.keerkring gepasseerd. De passaat ging ten slotte over in F.K.s en eindigde den 16den Juli op ongeveer 29° N.B.

Op den V.M. van den 17den Juli kwam de wind uit Z. door en werd de stoom afgewerkt om van het zeilvermogen gebruik te maken, doch toen het op den 19den Juli geheel stil werd, werden andermaal de machines te werk gesteld.

Op den 20sten Juli beN 35° N.B. gekomen zijnde en thans volgens het Segelhandbuch der Deutsche Seewarte gunstige winden mogende verwachten, werd bij het doorkomen van een briesje uit Z. de stoom weder afgewerkt, doch na 1½ etmaal weinig gevorderd te zijn en weder in stilte met hooge deining te zijn vervallen, moest nogmaals van de machines worden gebruik gemaakt. Op den 23sten Juli kwam eindelijk een gunstige Z.W. wind door, waarvan wij eenige etmalen goed profiteerden en waarbij eene depressie onder welker invloed de *Suriname* op den 26sten Juli kwam, het schip goeden voortgang deed maken.

Afwisselend werd nu verder van het stoom- en zeilvermogen gebruik gemaakt en liepen wij op de D.W. van den 4den Augustus de Gronden aan. Sedert den 28sten Juli hadden wij evenwel anderhalf etmaal achtereen mist, en den overigen tijd in den regel motregen en dik weer gehad, altijd door met Z.W.—Z.Z.W. wind. Op de P.V. van den 4den Augustus liep de wind naar W.N.W. en helderde het weder op.

Den 5den Augustus te 12 u. 's middags hadden wij Lizard N. en arriveerden te Hellevoetsluis op den 7den Augustus in den V.M. te 10 u.

2°. Gegevens enz.

3°. Het schip.

Met harden wind en hooge zee recht van achteren ligt het schip goed, want het rijst heel gemakkelijk voor de zee.

4°. Oefeningen.

Gedurende het eerste gedeelte der reis hadden geregeld oefeningen plaats, gedurende het laatste deel bij mist en motregens kon aan exercitiën weinig worden gedaan.

5°. Verschillende bijzonderheden.

Op den A.M. van den 21sten Juli viel de sloep A¹ uit de takels; het voorhijschoestel had het begeven. Pogingen, aangewend om de

sloep in sjorrings te hijschen, leidden tot geen goed resultaat, omdat de sloep zeer laag op het water kwam te hangen, zij werd daarom prijsgegeven.

4°. KONINGIN REGENTES.

Commandant: de Kapitein ter zee A. W. F. C. VAN WOERDEN.

(Van Nieuwediep naar Oost-Indië).

1°. Nautisch gedeelte.

Hr. Ms. pantserschip *Koningin Regentes* verliet den 15den November 1902 de haven van het Nieuwediep ter aanvaarding van de reis naar Oost-Indië.

Het schip met een bemanning van 352 koppen, voorzien van 616 ton steenkolen en 10 weken victualie had een diepgang van

voor 59.7 d.M.

midden 59.4 d.M.

achter 58.8 d.M.

Na op de reede eenige kompaskoersen te hebben geverifiëerd, werd door het Schulpengat gestoomd en te 3 uur de loods bij de verkenningston afgezet. De lichten van de Maas en de Noord-Hinder werden in zicht geloopt en aan de semaphore te Dungeness verzocht het schip telegraphisch te rapporteeren.

Den 17den November des morgens te 4 u. 30 m. D.W. was Startpoint magnetisch Noord en werd het bestek begonnen. Op de H.W. van den 20sten December kwam het licht van Burlingseiland in zicht, waarna de wal ingeloopt en tot kaap St. Vincent langs de kust van Portugal gestoomd werd. Op de hoogte van den Taagmond werd een Engelsch eskader van elf groote schepen ontmoet, dat die rivier instoomde; de afstand was te groot voor het doen van eerbewijzingen. Te 6 u. 's avonds werd kaap St. Vincent gerond en koers gesteld op straat Gibraltar, die den volgende morgen werd doorgelopen, begunstigd door bijzonder fraai weder. Te 10 u. 15 m. was Europapunt Noord en werd aangestuurd op Alboran, welk licht des avonds te 6 u. 50 m. in zicht kwam; op den V.M. was het Engelsch oorlogsschip *Ramillies* ontmoet en met het voorgeschreven ceremonieel voorbij gevaren. Op de H.W. van den 23sten November kwam het schip voor de baai van Algiers, in welks haven op den V.M. op loodsmansaanwijzing werd gemeerd.

De gelegenheid van wind en weder was op dit traject bijzonder goed; bij het verlaten van de reede van Texel grauw en mistig, was het langzamerhand gebeterd met bedekte lucht en Z.O.lijken wind, die

op den 18den November ruimde naar het Z.W. en W. met eenigen regen, waarna het spoedig opklaarde en fraai werd; de zee was over het algemeen kalm met slechts geringe deining.

Den 28sten November werd Algiers in den V.M. verlaten en de reis voortgezet door tot aan Kaap Bon de Afrikaansche kust te houden en van daar beN. Pantellaria en de Maltezeilanden langs gaande, koers te zetten op de Nijlmonden bij Damiette.

Zoolang het schip zich onder de Afrikaansche kust bevond, was het weder zeer fraai; Kaap Bon naderend nam de Z.Z.O.lijke wind gaande weg toe, kwam er meer zee en werd het buiig van regen, en Malta voorbij zijnde, woei het bijwijken met stormvlagen en werden bij de korte zee en deining, veel stuifwater en enkele zeeën overgenomen.

Den 4den December werd in den V.M. Port-Saïd bereikt en op aanwijzing van den loods, die met het oog op quarantaine niet overkwam, geankerd en gemeerd in het begin van de haven. Een officier van het Engelsche oorlogsschip *Intrepid* verwelkomde het schip, doch kwam niet over, terwijl voor het beantwoorden der plichtpleging geexcuseerd werd omdat het kanaal in quarantaine zou worden gepasseerd.

Nadat twee loods, drie beambten van den saniteitsdienst en een electricien met een lamp aan boord waren gekomen — personen en goederen gedesinfecteerd — werd te 4 u. 15 m. de reis vervolgd.

Aan den Consul te Port-Saïd werd schriftelijk verzocht, de rekening voor het passeeren van het kanaal te willen vereffen.

Te 10 u. E.W. werd op de hoogte van paal 29 gedurende drie kwartier gemeerd, ten einde 4 stoomschepen te laten passeeren en te 1 u. 15 m. H.W. van den 5den December werd een der loods, te Ismaila gedebarqueerd. Bij het aanbreken van den morgen bleek het Engelsche oorlogsschip *Good Hope*, waarmede de minister CHAMBERLAIN de reis maakt naar Zuid-Afrika, ons even voor te zijn. Het schip dat de Schout-bij-nachts-vlag voerde, maakte even binnen het kanaal vast; bij het passeeren werd het gebruikelijk ceremoniëel in acht genomen en buiten het kanaal zijnde werd de Schout-bij-nachts-vlag gesalueerd, waarop de *Good Hope* seinde het te betreuren dat wegens de kanaal-reglementen het saluut niet kon beantwoord worden.

Met het doel om de heeren van den saniteitsdienst, den loods en het electrisch licht te ontschepen, werd ter reede Suez geankerd, waarna het Egyptische gouvernement gesalueerd werd, voor welk saluut een batterij aan den wal dadelijk bedankte. Tegen 12 uur werd de reis vervolgd en de golf van Suez ingestoomd, waarbij de lichten van Zafarana, Ras Gharib en Ashrafi in zicht werden geloopt; op de H.W. van den 6den December werd straat Jubal doorgevaren en na te 4 u. 15 m. zicht te hebben verkregen van Shadwanlicht, de Roode zee ingestoomd, koers zettende beO. de Brothers en het Daedalusrif.

Den 9den December te 3 u. A.M. was het schip bij Jebel Teir en toen gemerkt werd dat de lichttorens op dit eiland en de Zebayer-eilanden bij zonsondergang ontstoken werden, zoo werd doorgestoomd in de verwachting dat ook het licht van Abu-ail zoude branden en de gelyknamige passage dus zonder bezwaar kon worden doorgevaren. Het bleek evenwel dat dit licht niet brandde, zoodat bij Jebel Zukur gekomen, de dag werd afgewacht om de passage van Abu-ail door te gaan. Later werd vernomen dat het branden der genoemde lichten geschiedde op last der commissie van overneming, welke ze deed beproeven, alvorens de overname van den aannemer plaats vond en dat ze eerst later definitief in gebruik zouden worden genomen.

Op den A.M. van den 10den December kwam Perim in zicht en te 5 u werd aldaar in de haven op loodsmansaanwijzing geankerd.

In het N.lijk gedeelte der Roode zee werd N.wind aangetroffen, die gaandeweg overging in windstilte en flauwen wind uit verschillende richtingen; van af Abu-ail tot Perim stond de wind stevig door uit het Z. Over het algemeen was de temperatuur in de Roode zee handzaam te noemen; dwarsstroomen, noch bijzondere luchtspiegelingen werden waargenomen.

Den 12den December te 8 u. 30 m. V.M. werd Perim verlaten en beN. Socotra langs gaande, koers gesteld op Minikoy, dat op den 18den December in zicht kwam en aan de Z.zijde langs gevaren werd, waarna op Colombo werd aangestuurd, dat in den V.M. van den 21sten December werd bereikt.

In de golf van Aden werd zeer fraai weder aangetroffen met volkomen kalme zee; bij Socotra begon de N.O. moesson goed door te staan uit het O.N.O.—N.O. met korte zee en deining en wolkdrijvende luchten. Minikoy naderend werd het weder minder vast en regenachtig met af en toe windstilte. Te Colombo werd van den Consul met leedwezen het bericht vernomen van het overlijden van Zijne Excellentie den Minister van Marine, den gepensioneerden Vice-Admiraal G. KRUIJS; ingevolge ontvangen bevelen werden gedurende drie dagen vlag, geus en wimpel halfstok geheschen.

Den 26sten December werd op den V.M. Colombo verlaten, langs de kust van Ceylon gestoomd en bij Point de Galle gekomen, koers gesteld op Engano. Den 31sten December kwam in den A.M. „Frieste eiland” in zicht, waarna beN. Engano langs werd aangeloopt op den Vlakken hoek, van waar den volgenden middag, beZ. Krakatau langs, straat Sunda werd ingestoomd en door het grootscheepsvaarwater naar de reede van Batavia gekoerst.

Op de H.W. van den 2den Januari werd voor bij de Agnieten eilanden zijnde, geankerd en des morgens de reis vervolgd naar Tandjong Priok, alwaar in de haven op loodsmansaanwijzing te 8 u. 30 m. werd

gemeerd, na alvorens de haven in te gaan, het saluut te hebben gegeven aan het Nederlandsch-Indisch gouvernement.

Op dit traject werd in het begin flauwe N.O.—O. wind aangetroffen, om, de linie naderend, over te gaan in variabele zuchtjes en windstille, vooral des nachts gepaard met regen; de zee was over het algemeen bijzonder kalm.

De dag na het verlaten van Ceylon werden stoomproeven gehouden met 120 en 100 slagen en op den laatsten dag der reis, de proef met maximum vermogen, welke stoomproeven tot bevredigende uitkomsten leidden.

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

a. b. Omtrent Algiers en Colombo valt niets mede te deelen, dat vorige rapporten over deze beide plaatsen zou kunnen aanvullen.

Perim. Het aandoen en binnenloopen dezer haven is bij dag zoowel als bij nacht, zeer gemakkelijk wegens de goede leiding welke merken en lichten geven.

Een loods, behoorende tot de beambten der Perim-steenkolenmaatschappij en voor wiens diensten geen afzonderlijke kosten worden in rekening gebracht, komt buiten de haven aan boord, ten einde het schip daarin eene plaats aan te wijzen; het is gewoonte geworden om hem voor zijne aanwijzingen eene belooning bij wijze van fooi toe te kennen.

Het bestuur van het eiland ressorteert onder Aden en berust bij een subaltern officier van het Indische leger, die eenige soldaten, seiners en lichtwachters voor den grooten lichttoren onder zich heeft. Verder is de geheele exploitatie van de haven, waaronder begrepen is de verlichting ten behoeve der navigatie, in handen van bovengenoemde maatschappij. Tot dusver is het eiland alleen een commercieel steenkolenstation; aan bevestiging als strategisch punt is niets gedaan, daar fort en geschut en militaire macht ontbreken. De kolenvoorraad bedraagt gewoonlijk 5 à 10 duizend ton, waarvan ongeveer 800 ton in lichters gereed ligt voor onmiddellijke levering; het kolenladen gaat vrij vlug en als grenzen van ladingssnelheid worden opgegeven 120 tot 50 ton per uur. De *Koningin Regentes* laadde van 's morgens 7 u. tot 's middags 3½ u. 452 ton.

Zoet water is op het eiland niet aanwezig. Het moet worden gedistilleerd, waartoe 2 distilleertoestellen beschikbaar zijn, die elk 60 ton in de 24 uur kunnen leveren, welk water verzameld wordt in 11 tanken met een gezamenlijken inhoud van 280 ton. IJs is gewoonlijk voorhanden in eene hoeveelheid van 25 ton; eene ammoniak-ijsmachine kan 5 ton in 24 uren leveren.

De maatschappij kan optreden voor berging van schepen en is daartoe in het bezit van twee sleepbooten en twee zeewaardige stoombarkassen, benevens het noodige pompmaterieel, trossen enz. en het personeel en materieel benodigd voor duikerwerkzaamheden.

In de werkplaatsen kunnen kleine herstellingen worden uitgevoerd en de magazijnen zijn tamelijk goed voorzien.

Ververschingen zijn moeilijk te krijgen en uit den aard der zaak duur. Vee wordt van den overwal aangevoerd en wegens de bezwaren, verbonden aan voeding, spoedig bestemd voor de slachtbank.

De gezondheidstoestand op het eiland is uitstekend, hetgeen voor een groot deel moet worden toegeschreven aan het gebruik van gedistilleerd water, dat rantsoensgewijze verstrekt wordt.

c. Gedane aankopen.

Benaming der artikelen.	Algiers.	Perim.	Colombo.
Steenkolen, gestort in de ruimen	424 ton à 535-3-10 pd. st.	452 ton à 762-15 pd. st.	436 ton à 654 pd. st.
Uien	68 K.G. à fr. 13.60		34 K.G. à 6.12 roep.
Versch brood	556 K.G. à fr. 222.40		834 K.G. à 283.56 roep.
Versch vleesch	934 K.G. à fr. 1214.20		556 K.G. à 239.18 roep.
Aardappelen	2366 K.G. à fr. 354.90		1531 K.G. à 275.58 roep.
Rundvet	41,4 K.G. à fr. 49.68		
Versche groenten	1392 rants. à fr. 111.36		1392 rants. à 67 roep.
Drinkwater	45500 L. à fr. 56.87		35000 L. à 105 roep.
Loodsgelden enz.	fr. 114.59	2-7-6 pd. st.	100.54 roep.
Vuurvaste steenen . . .			200 st. à 44 roep.
Cement			4 vaten à 24 roep.
Eieren			120 à 6 roep.
Huur aschprauw			30 roep.
Ketelvoedingwater . . .	37 ton à 20-16-3 pd. st.		25 ton à 75 roep.

d. Formaliteiten.

Algiers. Wegens aankomst op Zondag werd het Fransche gouvernement den volgenden morgen met parade gesalueerd, welk saluut onmiddellijk beantwoord werd.

In de haven waren aanwezig de Fransche torpedoboot *Dague*, het Amerikaansche opleidingsschip *Hartford* en twee Russische torpedobooten; de plichtplegingen van verwelkomen en bedanken hadden op de gewone wijze plaats. Met de commandanten van *Dague* en *Hartford* werden bezoeken gewisseld.

Aan den wal werden bezoeken gebracht bij den Gouverneur en den Bevelhebber van de zeemacht en der troepen. De Gouverneur was wegens dienstzaken te Parijs en het commandement der zeemacht werd tijdelijk waargenomen door een Capitaine de frégate, omdat de opvolger van den afgetreden Commandant nog niet benoemd was.

De Consul J. J. VAN VOLLENHOVEN, beijverde zich om ons het verblijf te Algiers zoo aangenaam mogelijk te maken.

Perim. Door een officier werd kennis gegeven van de aankomst van het schip aan den Militairen commandant van het eiland, waarna deze een bezoek aan boord bracht, hetgeen ook gedaan werd door den vertegenwoordiger der Perim-Coalcompany, die de beleefdheid had mij met drie officieren aan tafel te noodigen. Wjl ik daar ook den Militairen commandant zou ontmoeten, zoo excuseerde deze mij welwillend van het contrabezoek met het oog op den korten duur van mijn verblijf.

Colombo. Het saluut aan het gouvernement werd wegens aankomst op Zondag, den volgenden morgen met parade gegeven en toen onmiddellijk beantwoord. Aan den Gouverneur en den Generaal-Commandant der troepen werden bezoeken gebracht; de Consul B. A. WENNINK bewees ons tal van beleefdheden.

Op den dag onzer aankomst kwam des middags in de haven het Italiaansche oorlogsschip *Piemonte* waarmede de gewone aanraking verkregen werd.

Dit schip, den 5den December van Aden vertrokken met bestemming naar China, had in de Arabische zee een orkaan aangetroffen en Bombay aangedaan als vluchthaven. Het salueerde bij aankomst te Colombo, niettegenstaande den Zondag; den volgenden morgen werd dit saluut beantwoord.

3°. Het schip.

De zeer gunstige gelegenheid van wind en weder op de geheele reis aangetroffen, gaf geen aanleiding tot beoordeeling van het schip, als zeeschip onder bijzondere omstandigheden. Bij Malta werd gedurende eenigen tijd harden wind en vrij veel zee aangetroffen en de wijze waarop het schip zich gedroeg, steunde het verkregen oordeel, dat de *Koningin Regentes* een uitstekend schip is. Bij het binnenkomen en verlaten van havens bleek het uitstekend te besturen en handelbaar te

zijn. De wijzigingen, aangebracht ten behoeve van de ventilatie bleken over het algemeen doel te hebben getroffen; de bekleeding van het dek onder het onderofficierslogies en van de zijwanden der munitie-gangen had minder nuttig effect dan verwacht was.

Machines en ketels hebben zich uitstekend gehouden; op het traject Colombo—Tandjong-Priok werden de stoomproeven met normaal-, vol- en maximumvermogen genomen, waarbij respectievelijk ontwikkeld werden 2108,8, 3780 en 5773,4 I.P.K. met vaarten van 12,2, 13,2 en 16,3 mijl.

Bij aankomst te Tandjong-Priok was het schip, behoudens het onderhoud na elke stoomreis van eenigen duur, gereed voor den dienst.

Tot aan Colombo bedroeg de gemiddelde vaart 10 mijl; op het verdere gedeelte der reis 11,3 mijl.

Het bruto kolenverbruik bedroeg bij een afgelegden afstand van 8552,5 zeemijl 1470 ton, dus 1 ton per 5,82 zeemijl.

De kompassen gaven op deze reis aanleiding tot bemerkingen. Bij de W.lijke koersen in het kanaal was het brugstuurkompas onbruikbaar en wijl de effen bedekte lucht den roerganger geen punten aanbod om eenigszins een behoorlijk rechten koers te sturen, werd toe-vlucht genomen tot een gewoon sloepsvloei-stofkompas, dat vrij wel voldeed. Bij het komen op Z.magnetische breedte, bleek de veranderde magnetische toestand van het schip invloed te hebben op de fouten van het standaardkompas, zoodat bijzondere contrôle niet overbodig was.

4°. Oefeningen.

Hieromtrent valt niets bijzonders te vermelden; ook nu werd onder-vonden, dat het op een reis moeilijk is, de eischen die het onderhoud van het schip stelt en de eischen van goede oefening elk afzonderlijk behoorlijk tot hun recht te doen komen.

5°. Verschillende bijzonderheden.

De N.keerkring werd den 7den December gepasseerd.

Te Algiers en Colombo werd de equipage in de gelegenheid gesteld te passagieren tot een bepaald uur des avonds en tevens overdag iets van de plaats te zien. Tot mijn genoegen kan ik melden dat slechts enkele straffen wegens te laat aan boord terugkomen moesten worden opgelegd.

5°. PIET HEIN.

Commandant: de Kapitein ter zee J. G. SNETHLAGE.

(Van Oost-Indië naar Nieuwediep).

1°. Nautisch gedeelte.

Op den 8sten Januari 1903 ten 10 u. 30 m. V.M. verliet Hr. Ms. panserschip *Piet Hein* de haven van Tandjong-Priok, na den vorigen dag den kolen- en watervoorraad geheel te hebben aangevuld, ter aanvaarding van de terugreis naar Nederland.

In straat Sunda en gedurende de eerste dagen in den Indischen Oceaan werden flauwe zuchtjes ondervonden uit Z.W.—Z.Z.O. en geringe Z.W.lijke deining; later beN. de linie veel regen en veranderlijke winden, soms krachtig uit het N.—N.W. doorstaande met vrij hooge zee.

De ondervonden wind komt noch met de gegevens der Deutsche Seewarte, noch met die van het Nederlandsch Meteorologisch Instituut overeen. Steeds werd vrij belangrijke stroom in de koersrichting ondervonden, ongeveer in de richting W.N.W.

Het aantal omwentelingen werd bepaald op 85, gevende eene gemiddelde vaart van 9 mijl; toen na 4 dagen stoomen met gunstige gelegenheid, de kolenvoorraad ruim voldoende bleek om het traject naar Colombo af te leggen, werd tot 90 omwentelingen aangezet, om te trachten Colombo nog in den avond van Donderdag den 15den te halen.

Verkennen in den morgen van den 15den Dondra-Head, stoomden op pl. m. 6 Engelsche mijlen langs de kust en vermeerderden het aantal omwentelingen tot 100, waardoor des avonds ten 5 u. de haven van Colombo werd bereikt.

Buiten de haven werd het Engelsche gouvernement gesalueerd met 21 schoten, welk saluut dadelijk werd beantwoord; in de haven werd gemeerd voor twee ankers, en met het achterschip op eene boei.

Na den 16den Januari den kolen- en watervoorraad te hebben aangevuld, werden Zaterdag den 17den 's morgens de rekeningen gesloten en vertrok de *Piet Hein* des namiddags ten 2 u. van Colombo naar Aden. De eerste dagen werden flauwe N.—N.O.lijke zuchtjes ondervonden; alleen op den 18den woei een flinke bries uit het N.O., die echter spoedig weer ging liggen. Eerst tegen den middag van den 20sten kwam de N.O. moesson geregeld, doch flauw door, en werd op den 23sten gestadiger met eene kracht 4—6.

Ik bepaalde van Colombo direct koers beN. Socotra en vond het

niet van belang bij het te verwachten gunstige weder, Minikoy in 't zicht te loopen.

Gedurende het geheele traject tot Aden werd stroom om de N.W. en N.N.W. ondervonden, ook nabij Socotra, waar ik volgens de stroomkaarten stroom om de Z.W. mocht verwachten.

Bij heilg, zelfs eenigszins mistig weer, werd Socotra dan ook niet gezien en in den namiddag van den 26sten werd Aden bereikt.

Van Colombo werd 32 ton deklast medegenomen, die gestuwd werden rond de ventilators van de machinekamer en rond den koekoek van de voorlongroom, welke onbewoond was. Met het oog op het lange traject, oordeelde ik het wenschelijk dien deklast mede te nemen, hoewel nog 55 ton briquetten in cellen boven het pantserdek waren gestuwd; 5 ton van den voorraad van 60, had ik ter beproeving verstookt tusschen Batavia en Colombo, teneinde na te gaan, in hoeverre die briquetten wellicht door langdurig verblijf aan boord waren achteruit gegaan. Bij die beproeving bleek, dat op een grooter verbruik van 15 pCt. moest gerekend worden in vergelijking met steenkolen.

Bij het te verwachten goede weer was nu geen bezwaar tegen het medenemen van deklast, terwijl zulks wel het geval kon zijn op het andere groote traject Algiers—Nieuwediep.

De reis werd aangevangen met 80 omwentelingen van beide machines, gevende het voordeelgste kolenverbruik voor deze schepen; na het passeeren van Minikoy werd tot 85 omwentelingen vermeerderd en ter hoogte van Socotra, toen duidelijk was, dat met den aanwezigen kolenvoorraad Aden gemakkelijk bereikt zou worden, werd aangezet tot 90 omwentelingen. De voorraad briquetten behoefde niet aangesproken te worden, en zelfs was er nog een restant kolen van ongeveer 26 ton.

Het Engelsche gouvernement werd bij het instroomen van de binnenbaai gesalueerd met 21 schoten, waarvoor na ongeveer een half uur door de saluutbatterij aan wal werd bedankt.

De loodsen te Aden zijn alles behalve vlug in het aan boord komen op binnenlopende schepen; de *Piet Hein* was het binnenste lichtschip reeds gepasseerd eer de zeilsloep, die den loods bracht, langs zij kwam, terwijl ik toch reeds bij het passeeren van den seinpost Ras Marshag de loodsvlag had geheschen. Verder bestaat er kans op vergissing, wat betreft de op de kaart aangegeven groene gasboeien. Ze wijken in vorm af van gewone gasboeien, en zijn vierkant, zoodat ze door mij ook voor meerboeien werden aangezien. Daarbij zijn ze niet groen van kleur, doch worden door de vele vogels wit gehouden.

In verband met het ontvangen telegram, om de hoog noodige kolen te Suez bij te laden en Port-Saïd als laadplaats te vermijden, werd ongeveer 46 ton deklast medegenomen, aangezien de kolen te Aden

en Suez even duur waren, doch volgens ingewonnen informatie, te Suez slechts 100 ton in 24 uur geladen konden worden; te Aden daarentegen waren 330 ton in 6 uur tijds overgenomen.

Ik bracht twee dagen te Aden door, ten einde den stokers meer nachtrust te kunnen geven en vertrok den 28sten des middags van Aden. Tot nog toe was met 3 ketels gestoomd; nu werd in twee stoom gestookt, omdat ik meende alsdan met 80 omwentelingen een zuiniger kolenvverbruik te zullen hebben; het bleek echter op dit traject, dat het verschil in verbruik niet noemenswaard was en met 3 ketels gemakkelijker gestoomd werd, waarom den 1sten Februari dan ook de 3de ketel werd bijgezet.

In den namiddag van den 28sten werd rondgestoomd om eene nieuwe correctietabel voor het standaardkompas samen te stellen, dien avond ten 11 u. 30 m. Obstructionpoint gepasseerd en verder de Roode zee ingestoomd.

Des morgens van den 29sten met den dag werd zicht verkregen van de Zukur-eilandengroep en ten 10 u. V.M. de Abu-ail passage doorgestoomd; ten 6 u. P.V. van denzelfden dag werden de Zebayereilanden gepasseerd en ten 10 u. E.W. Jebel Teir. Reeds in den morgen van den 29sten liep de wind rond naar het N.; de geheele Roode zee door hadden we verder tegenwind uit N.—N.N.W. met afwisselende kracht van 4—7. De daarmede gepaard gaande zee deed het schip nu en dan belangrijk stampen, zoodat de bak voortdurend geschaïmd moest zijn; de vaartvermindering door zee en wind bedroeg slechts $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ mijl.

Na Jebel Teir werd de koers midden door de Roode zee genomen; afwisselend werd eenig O. en W. ondervonden; op de E.W. van Zondag den 1sten Februari werd de N.keerkring gepasseerd; op de D.W. van den 2den werd de lichttoren van Daedalus Shoal aan S.B. op 25 gepasseerd en op de P.V. van dienzelfden dag de Brothers. Ten 1 u. op de H.W. van den 3den kwam het licht van Shadwan-eiland in 't zicht; gedurende die wacht en de volgende werd Jubalstraat doorgevaren en verder door de golf van Suez naar de reede van Suez gestoomd, alwaar ten 11 u. 45 m. E.W. werd geankerd.

Na ontvangst van het telegram op den volgenden morgen, betreffende het kolenladen te Port-Saïd werd ten 9 u. 30 m. V.M. van den 4den het kanaal van Suez ingestoomd en den volgenden morgen ten 5 u. te Port-Saïd gemeerd.

Verscheidene malen moest in het kanaal worden vastgemaakt voor tegenliggende schepen; bij de eerste maal, dat eene dergelijke meerplaats zou worden verlaten kwam de reeds gestopte S.B. voortstuwer tegen den wal, zoodat het schip, dat 1 à $1\frac{1}{2}$ mijl vaart had, plotseling stil lag; bij onderzoek bleek later, dat een blad was afgebroken.

Het is beter, op schepen met vrij ver uitstekende schroeven, het

achterschip in het midden van het kanaal te brengen, alvorens weder aan te zetten; de loodsen toch waken uitstekend tegen beschadiging van het kanaal, doch lijken mij vrij onverschillig, wat betreft het door hen geloodste schip.

Des morgens ten 7 u. kwamen kolen- en waterprouwen reeds langs zij; na het sluiten der rekeningen werd ten 5 u. 's avonds de haven van Port-Saïd verlaten; hielden eerst uit voor den hoek van Damiette en bepaalden daarna koers 291°. Ondervonden de beide eerste dagen in de Middellandsche zee vrij sterken wind uit het N.W.-N. met eene kracht 4—6 en buiïg weer, waardoor het schip nog al stampte; toch werd stroom om de W. ondervonden, en wel van Port-Saïd in de opvolgende etmalen, 12, 13', 21', 16' en 30', alles ongeveer in de koersrichting.

Veranderlijke winden tusschen N.W. en N.O. waren verder ons deel; heldere lucht en eene gladde zee vergezelden ons tot Algiers toe; op de H.W. van den 10den Februari werd ten 1 u. zicht verkregen van het eiland Malta, dat aan de N.zijde gepasseerd werd; op den V.M. ten 11 u. van denzelfden dag werd Pantellaria gezien, hetwelk eveneens aan B.B. werd gehouden, passeerden ten 10 u. E.W. kaap Bon en stoomden verder door het Galita-kanaal en langs de Algerijnsche kust in het zicht der lichttorens.

De reis van Port-Saïd werd aangevangen met 85 omwentelingen; op de P.V. van den 10den werd vermeerderd tot 90 omwentelingen, om voor het donker Algiers te bereiken. Noch in de vaart van het schip, noch in de besturing was merkbaar, dat S.B. voortstuwer een blad miste; diagrammen vergeleken bij vroegere met 85 omwentelingen, gaven aan dat S.B. machine nu 25 P.K. minder ontwikkelde en B.B. machine 25 P.K. meer.

Op den middag van den 12den Februari werd Algiers bereikt en buiten de haven het Fransche gouvernement gesalueerd, waarvoor dadelijk van het fort werd bedankt; daarna werd de haven ingestoomd en eene zware ketting aan boord genomen door eene vrijgemaakte kluis, terwijl het achterschip niet gemeerd behoefde te worden.

Aan de machines waren eenige werkzaamheden te verrichten, die ik gereed wenschte te hebben, alvorens in het gure jaargetijde den Atlantischen oceaan in te gaan. Onder andere moest S/B M.D. cylinder geopend worden, de zuiger uitgenomen en de zuigerveeren en cylinderwand opgezuiverd worden; eenige metalen werden nagezien; de afsluiters van de groote stoomleiding van beide machines losgenomen en opnieuw aangebracht; de hulpschuif van B.B. machine moest worden nagezien, waarvoor op Port-Saïd eene nieuwe stang was aange- maakt, doch die daarna onvoldoende werkte.

De in gebruik geweest zijnde ketels moesten schoongemaakt worden

en twee brandplaten vernieuwd; eenige flenzen en werkbussen opnieuw verpakt worden, terwijl B. B. WEERSpomp moest gelicht worden, omdat de onderste flens van den pompeylinder lek was. Verder waren kleine voorzieningen aan de hulpwerktuigen noodig.

De tijdduur der herstellingen werd op pl. m. 4 dagen geschat; daarbij gerekend een Zondag en een dag voor kolenladen, bepaalde ik den vertrekdag op den 19den Februari 's middags, aldus één dag rekenende voor tegenvallers.

Op den vastgestelden datum werd Algiers ten 2 u. des N.M. verlaten en langs de Afrikaansche kust gehouden, omdat O.lijke wind werd ondervonden en ik betwijfelde, of zulks verder van den wal ook het geval zou zijn. Bij kaap Ferrat werd de Afrikawal verlaten, en langs Alboran naar straat Gibraltar gestoomd. Op den 21sten ten 12 u. des middags werd kaap Tarifa gepasseerd, in den morgen van den 22sten ten 8 u. kaap St. Vincent en Sagrespunt, alwaar aan de semaphore werd gevraagd ons passeeren te melden.

Tot nog toe was flauwe O.lijke wind ondervonden; deze liep langzamerhand naar N. en N.W. en begon krachtiger door te staan, zoodat met een barometerstand van 776, N.N.W. wind met kracht 6 op den 23sten Februari doorstond. Op de D.W. van den 24sten kwam met dalenden barometer de wind uit het Z.W. door en woei afwisselend met eene kracht van 5—9, waardoor spoedig hooge zee liep, zoodat dien middag alles geschalmd werd en de noodtrap ter communicatie tusschen tentdek en tusschendeek uitstekende diensten bewees. Over het algemeen was de lucht bewolkt en het weder buiig; op den 25sten des middags stond de barometer reeds 760 en bleef ongeveer 1 m.M. per uur dalen.

Op de H.W. van den 24sten was kaap Finisterre gepasseerd; op den middag van den 25sten plaatste ons een goed bestek ongeveer 40 mijlen W.Z.W. van Ouessant. De koers werd daarna bepaald op Startpoint, en verder langs de Engelsche kust gestoomd.

In den avond van den 26sten nam de wind, die steeds met eene kracht 6—8 woei af tot 3, zoodat zonder eenige moeite ten 10 u. op de E.W. de loods bij Dungeness aan boord werd genomen; de barometer was van 753—764 gerezen, doch begon weder te dalen en spoedig woei in de Noordzee weer harde wind, kracht 6—9. Passeerden op de H.W. van den 27sten het lichtschip van den Noordhinder; maakten land bij Petten en passeerden ten 12 u. 30 m. des N.M. de verkenningston van het Schulpengat. Stortten olie achteruit wegens de hooglopende grondzeeën, welke geringe beschadiging aan de te water komende sloepen veroorzaakten.

Bij onze komst ter reede salueerden wij de vlag van den commandeerenden Schout-bij-nacht met 13 schoten en meerden ten 2 u. in de haven voor het wachtschip.

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

a en b. De op de terugreis van Hr. Ms. *Piet Hein* uit Oost-Indië naar Nederland bezochte plaatsen mogen als zoo bekend worden aangenomen en de zeilaanwijzingen geven dienaangaande zulke nauwkeurige beschrijvingen, dat daarover weinig valt te vermelden.

De werkzaamheden aan het breekwater beN. de haven van Colombo waren tijdens ons bezoek gestaakt, om gedurende eenigen tijd stroomobservaties te doen en daarna te bepalen aan welke zijde van den nieuwen N.lijken ingang van de haven, het breekwater nog verlengd zoude worden. Colombo, Aden en Port-Saïd zijn zoo gunstig gelegen als ververschingsplaats en kolenstation, dat ze als het ware niet gemist kunnen worden op eene reis naar of van Indië. Op al deze plaatsen gaat het kolenladen vlug, de voorraad is er groot en ook water is in overvloed te krijgen, hoewel het te Aden zeer duur is.

Het aandoen van de reeden en havens van Colombo, Aden en Suez is zeer gemakkelijk, behoudens hetgeen hierboven onder 1° reeds opgemerkt is betreffende Aden. De ruimte in Inner Harbour te Aden is niet groot, terwijl tegenwoordig de meest diepgaande schepen naar binnen stoomen. Er wordt nog steeds met kracht gebaggerd, doch meer om Inner Harbour uit te breiden, dan wel om den toegang dieper te maken.

Volgens mededeeling der consuls waren in de laatste jaren door de Engelsche regeering belangrijke sommen besteed, om versterkingen bij de havens van Colombo en Aden aan te leggen en met het nieuwste geschut te bewapenen.

Port-Saïd schijnt zich in de laatste jaren belangrijk uit te breiden, getuige de vele nieuwe gebouwen, die worden opgericht. Algiers is als haven zeer druk bezocht door stoomschepen, en de handel schijnt er zeer levendig te zijn; de lage handelskaden liggen steeds vol met goederen en er heerscht veel vertier. De haven is gemakkelijk aan te doen; de loodsen komen met stoomscheepjes behoorlijk ver naar buiten en manoeuvreren bijzonder handig.

Een drietal ankerplaatsen of liever boeien worden in het midden van de haven voor oorlogsschepen gereserveerd; men behoeft daar niet met achtertrossen te meeren en ligt ten anker voor de aan boord genomen boeiketling.

Het schijnt het voornemen der Fransche regeering te zijn de haven van Biserte te maken tot strategisch punt op de kust van Algerië; eene belangrijke torpedovloot bevindt zich echter nog in de haven van Algiers.

c. De navolgende inkoopten werden op de verschillende plaatsen gedaan.

Te Colombo:

297 ton steenkolen (Cardiff) à 26 shilling per ton.	
214 K.G. versch vleesch	à ropy's 0.43 per K.G.
40 " = 200 rants. verse soepgroenten	" " 0.35 " "
375 " aardappelen	" " 0.18 " "
146 " uien	" " 0.18 " "
300 stuks hoendereieren	" " 5.— " 100 st.
50 " hoenders	" " 0.75 " stuk.

Te Aden:

235 Eng. ponden = 107 K.G. versch vleesch à 5 pence per Eng. pd.	
264 " " " 120 " uien	" 2 " " " "
572 " " " 260 " aardappelen	" 2 " " " "
100 stuks hoendereieren à 4 shilling per 100 stuks.	
144 blikken = 72 K.G. gecondenseerde melk à 8 sh. per dozijn blikken.	
16 ton drinkwater à 12-6 shilling per ton.	
320 " steenkolen (Cardiff) à 33-9 shilling per ton.	
74 " voedingwater (voor de ketels).	

Te Port-Saïd:

55 ton voedingwater (voor de ketels) à 3 franc per ton.	
142 " steenkolen (Cardiff) à 19 shilling per ton.	

Te Algiers:

245 ton Cardiffsteenkolen à 18 shilling per ton.	
90 " voedingwater (voor de ketels) à 1.25 fr. per ton.	
35 " drinkwater	" 1.25 " " "
535 K.G. versch brood	" 0.40 " " K.G.
428 " " vleesch	" 1.30 " " "
624 " aardappelen	" 0.15 " " "
266 " uien	" 0.30 " " "
150 " (750 rants.) verse soepgroenten	" 0.40 " " "
0.5 " cacao	" 10.— " " "
66 stuks hoendereieren	" 0.10 " " stuk.
1 " varken (100 K.G. levend)	" 1.30 " " K.G.

Alleen op Algiers werd als verversching brood van den wal genomen; het aan boord gebakken brood was zoo goed van qualiteit, dat het verkozen werd boven het brood op de bezochte Engelsche plaatsen.

d. Formaliteiten.

De respectieve gouvernementen werden te Colombo, Aden, Suez en Algiers met 21 schoten bij aankomst gesalueerd; te Port-Saïd, waar in de haven niet mag gesalueerd worden, liet ik het saluut achterwege, omdat de zon reeds onder was, toen de haven verlaten werd.

Behalve te Colombo, waar het late uur van aankomst zulks verhinderde, werd overal aan de autoriteiten kennis van onze aankomst gegeven door een officier van piket en werden daarna door mij in gezelschap van onzen Consul de officieele bezoeken aan die autoriteiten gebracht.

Zoo werd te Colombo een bezoek gebracht aan Zijne Excellentie den Gouverneur SIR JOSEPH WEST RIDGEWAY (niet ter plaatse), aan den Kolonel der genie CAMPELL, plaatsvervanger van den Generaal-majoor SIR HECTOR MACDONALD.

Te Aden aan den Brigade-Generaal MAITLAND tevens Civiel gouverneur van Aden.

Te Algiers aan den Gouverneur-Generaal van Algerië, aan den Commandant van het 19de legerkorps, Commandant der troepen in Algerië en aan den Kapitein ter zee P. HAUTEFEUILLE, waarnemend Admiraal.

De Gouverneurs zonden een adjudant met hunne kaart om het bezoek te reciprocieren, de overige autoriteiten kwamen zelf; de Commandant der troepen in Algerië zond een Brigade-Generaal om het contrabezoek te brengen.

Van de consuls op bovengenoemde plaatsen mocht ik het eerste bezoek ontvangen en gaf hun bij vertrek van boord het voorgeschreven saluut; door ons zeer kort verblijf te Suez en Port-Saïd kwam ik met de consuls aldaar niet persoonlijk in aanraking, doch heb ook over hunne hulpvaardigheid volstrekt niet te klagen.

In de haven van Colombo werd aangetroffen de Russische kruiser *Askold*, met welks Commandant de voorgeschreven bezoeken werden gewisseld; ter reede van Aden de Engelsche torpedo gunboats *Harrier* en *Hussar*, waarvan de laatste kort na onze aankomst vertrok. Het complimenteeren en het bedanken daarvoor had op alle plaatsen overeenkomstig de voorschriften plaats.

Te Port-Saïd werden ontmoet de Engelsche kruiser *Pandora* en de Russische kruisers *Diana* en *Boyarín*, beide laatstgenoemde, evenals de *Askold* te Colombo, opweg naar Oost-Azie. Ik bracht den commandanten na het complimenteeren het eerste bezoek, en verzocht wegens kolenladen en kort verblijf van contra-bezoeken verschoond te blijven.

Bij aankomst te Algiers lagen aldaar in de haven, behalve een torpedobootjager en een 10tal Fransche torpedobooten, de Amerikaansche kruisers *Chicago* en *Cincinnati*, terwijl drie dagen later de kleine Amerikaansche kruiser *Machias* daar insgelijks meerde. Wij werden gecompimenteerd door den adjudant van den waarnemenden Admiraal en door een officier van piket van het Amerikaansche vlaggeschip. Den volgende dag bracht ik een bezoek aan den Amerikaanschen vlootvoogd en salueerde hem na een persoonlijk contra-bezoek

met 13 schoten, evenals den Brigade-Generaal, die namens zijn chef mij een contra-bezoek bracht.

Dadelijk bij aankomst te Algiers mocht ik voor mij en den état-major twee uitnodigingen ontvangen, de eene tot bijwoning van een bal in het Operagebouw, door de gezamenlijke studenten van Algerië aangeboden aan geïnviteerde inwoners; de andere van onzen Consul J. J. VAN VOLLENHOVEN tot bijwoning van een „afternoon dance” te zijnen huize. Van de eerste uitnodiging werd door mij en drie officieren gebruik gemaakt; de ontvangst was zeer beleefd, toen we in klein tenue met epauletten en wit vest daar verschenen; het verwonderde mij dien avond geen enkel Amerikaansch officier te zien, terwijl ik wist, dat zij evenals wij, geïnviteerd waren. Later vernam ik, dat aan de Amerikaansche officieren den toegang was geweigerd, wijl ze in rok of frak waren gekleed.

Met een 6tal officieren maakte ik gebruik van de uitnodiging van onzen Consul op den 15den Februari, en vond in het schitterende feest, ons door den heer VAN VOLLENHOVEN bereid, aanleiding hem en zijne familie met nog een 9tal Hollandsche gasten, op een dejeuner uit te noodigen op Dinsdag den 17den. De officieren aan boord, die bij deze gelegenheid eveneens mijne gasten waren, combineerden hiermede een „afternoon dance” aan boord, waarop alle gasten werden genoodigd, die we bij den Consul hadden ontmoet. Naar we den volgenden dag hoorden, had iedereen zich goed geamuseerd, ook blijkbaar uit de moeielijkheid, waarmede de jonge dames afscheid van het dansen namen.

Den 19den 's morgens mocht ik van den Amerikaanschen Schout-bij-nacht, Commandant en officieren van de *Chicago* eene uitnodiging ontvangen voor mij en den état-major, voor eene dergelijke „afternoon dance” op de *Chicago*, waarvoor tot onze spijt beleefd moest worden bedankt wegens ons spoedig vertrek.

3°. Het schip.

Betreffende de eigenschappen van Hr. Ms. pantserschip *Piet Hein* als zeeschip, is mijn oordeel onverdeeld gunstig; vroeger had ik reeds gelegenheid dit type van schip te leeren kennen in zee opstoomende en dwars zee's; op deze reis leerde ik het kennen, vóór harden wind en hooge zee wegstoomende. Het is waar, het schip moet spoedig geschalmd worden, doch door de communicatie, aangebracht tusschen tentlek en tusschendeck, kan het lenzen lang volgehouden worden. Van Finisterre tot Nieuwediep was dan ook het opperdeck zoo goed als steeds geschalmd, en werd van de noodtrappen gebruik gemaakt. Herhaaldelijk kwamen op de Gronden en later in de Noordzee, zeeën ach-

ter over, zonder echter eenige schade te doen; de groote waterloospoorten deden goeden dienst.

Als regel blijft het schip ook bij hooge zee goed sturen en het is eene uitzondering als een klein gedeelte der schroefbladen boven water slaat.

Bij het binnenloopen van het Schulpengat werd het schip door eene zware grondzee geheel uit zijn koers gegooid; de helling was naar gissing 45°, de lijvloepen sleepten door het water en werden eenigszins beschadigd; niettegenstaande het storten van olie achteruit en het laten slepen van twee in olie gedrenkte zwabbers, kwam eene stortzee aan B/B achteruit over, en vloeide het water een paar voet over de lijverschansing. De batterij hield zich uitstekend, evenals het geheele schip, alleen had eene hulpstelling van granaten van 21 cM., te Soerabaya in het granaathok van 21 cM. aangebracht, het begeven en was de deur van dat hok ontzet.

4°. Oefeningen.

Bij vertrek uit Indië of kort voor dien tijd was de geheele bemanning vervangen, zoodat exercitiën met geschut opnieuw moesten beginnen. Het vele kolenladen en noodzakelijk schoonschip maken, was niet bevorderlijk aan de oefeningen.

5°. Verschillende bijzonderheden.

Bij vertrek van Batavia werd door mij eene lijst opgemaakt van onderofficieren en minderen, die in het buitenland mochten passagieren; een 60tal minderen stond op die lijst. Het passagieren geschiedde over dag, tijdens het kolenladen, doch niet gedurende den nacht.

Te Algiers, waar langer verbleven werd, liet ik de onderofficieren en schepelingen met c. v. g. g., die geen dienst hadden, geregeld passagieren, en stelde ook de minder oppassenden éénmaal in de gelegenheid aan den wal te gaan. Ik beperkte echter het passagieren tot 11 u. 30 m. 's avonds voor allen en zie ook de noodzakelijkheid niet in, dat schepelingen in den vreemde, den geheelen nacht aan wal doorbrengen. Behalve enkele gevallen van 7 of 8 uur te laat aan boord komen, vermoedelijk veroorzaakt door dronken worden aan wal, had ik weinig straffen op te leggen voor te laat terugkomen van passagieren.

6°. KONINGIN WILHELMINA DER NEDERLANDEN.

a. Van Oost-Indië naar Nieuwediep.

Commandant: de Kapitein ter zee I. VAN DEN BOSCH.

Den 1sten Januari 1903 's morgens ten 6 u. 30 m. verlieten wij de haven van Tandjong Priok.

Het schip was bemand met 276 koppen en had tot overvoer aan boord 17 schepelingen, die voor den dienst in de tropen waren afgekeurd benevens 1 krankzinnige en 2 veroordeelden.

Het was geactualiseerd voor 9 weken zeeschifting en één week reeschifting. Kolenvoorraad 380 ton, water- en voedingruimen gevuld. Diepgang gelijklastig 60 dM.

1°. Nautisch gedeelte.

Uitgeleide gedaan door het sein van den Commandant der Java-divisie voor „eene aangename en voorspoedige reis”, hetgeen beantwoord werd met „Ik wensch U geluk nieuwjaar”, werd door het binnenvaarwater gestoomd naar straat Sunda. Passeerden ten 12 u. St. Nicolaaspunt; ten 10 u. E.W. Vlakkenhoek en koersten van daar naar de Zuidpunt van Ceylon en verder naar Colombo, waar den 9den Januari ten 2 u. A.M. op loodsmansaanwijzing in de haven werd gemeerd.

Den 12den Januari ten 2 u. A.M. werd op loodsmansaanwijzing die haven verlaten en den 22sten Januari ten 7 u. V.M. op de binnenreede van Aden geankerd en met achtertrossen vastgemaakt op eene boei. 's Avonds ten 5 u. werd de reis voortgezet. De navigatie op de binnenreede van Aden geschiedde op loodsmansaanwijzing.

Door de nauwe straat van Bab-el-Mandeb werd de Roode zee ingestoomd en de gewone koersen gevolgd tot op de reede van Suez, waar den 29sten Januari ten 9 u. 15 m. E.W. geankerd werd.

De noorderkeerkring werd op de D.W. van den 27sten Januari gesneden.

Den 30sten Januari V.M. 11 u. kwam de kanaalloods aan boord en werd op diens aanwijzing het kanaal van Suez in- en doorgestoomd.

Voor de nachtelijke navigatie door het kanaal, was een projecteur der kanaalmaatschappij aan boord genomen.

Zonder oponthoud te hebben ondervonden, kwamen wij den 31sten Januari ten 4 u. D.W. te Port-Saïd, waar gemeerd werd in het Cherifbassin met S.B.'s anker vooruit en trossen achteruit op eene boei.

Des middags ten 3 u. van dien dag werd op loodsmansaanwijzing begonnen met ontmeeren en anker lichten en de haven van Port-Saïd uitgestoomd en vervolgens gekoerst naar Algiers, waar den 8sten Februari 's morgens ten 8 u. 30 m. op loodsmansaanwijzing de haven binnengestoomd werd en vastgemaakt op den zwaren ketting van een zwaar anker, waartoe van te voren B.B.'s. binnenste kluis was vrijgemaakt.

Den 11den Februari ten 9 u. V.M. verlieten wij de haven van Algiers met bestemming naar Nederland.

Op de D.W. van den 13den Februari passeerden wij straat Gibraltar en op de H.W. van den 14den Februari rondten wij kaap St.-Vincent. Op de

A.M. van dien dag seinden wij onzen naam aan de semaphore van kaap Razo, passeerden op de P.V. van den 15den Februari kaap Vilano en op de D.W. van den 17den Februari Ouessant. Te 3 u. A.M. van den 18den Februari werd bij Dungeness een loods aan boord genomen en door de Noordzee en Schulpengat naar de reede van Texel gekoerst-

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

a. De havens en reeden op deze reis aangedaan, zijn van genoegzame bekendheid om daarover niet nader behoeven te rapporteeren.

b. Er werden geen herstellingen aan het schip enz. verricht met hulpmiddelen van den wal, en de verblijftijden waren te kort om na te gaan in hoeverre die zouden kunnen geschieden, en welke hulpmiddelen daartoe worden aangeboden.

Op de verschillende aangedane plaatsen zijn brandstoffen en ververschingen tot elke gewilde hoeveelheid te verkrijgen.

c. Aangekocht werden:

Te Colombo.

325 ton steenkolen à 26/sh. per ton gestuwd in de ruimen.

40 ton ketelvoedingwater à 3.— roepys per ton.

235 Kg. versch brood	à 0.34	"	"	KG.
----------------------	--------	---	---	-----

348 " versch vleesch	" 0.43	"	"	"
----------------------	--------	---	---	---

580 " aardappelen	" 0.18	"	"	"
-------------------	--------	---	---	---

100 " kool	" 0.30	"	"	"
------------	--------	---	---	---

100 " soepgroenten	" 0.35	"	"	"
--------------------	--------	---	---	---

5 " rundvet	" 0.90	"	"	"
-------------	--------	---	---	---

120 stuks eieren	" 0.05	"	"	stuk.
------------------	--------	---	---	-------

10 " kippen	" 0.75	"	"	"
-------------	--------	---	---	---

terwijl aan loodsgelden werd betaald 40.— roepys.

Te Aden.

360 ton steenkolen à 33/9 sh. per ton gestuwd in de ruimen.

33 " voedingwater	" 12/6	"	"	"
-------------------	--------	---	---	---

22 " drinkwater	" 12/6	"	"	"
-----------------	--------	---	---	---

650 Eng. pd. aardappelen	" 0/2	"	"	Eng. pd.
--------------------------	-------	---	---	----------

terwijl aan loodsgelden werd betaald 2-0-0 p.st.

Te Port-Saïd.

150 ton steenkolen à 19/0 sh. per ton gestuwd in de ruimen.

295 KG. aardappelen à f 0.10 per KG.

terwijl 12138.95 francs werd betaald voor kanaalkosten en 200 francs voor het huren van een projecteur.

Te Algiers.

345 ton	steenkolen	à 18/0 sh. per ton	gestuwd in de ruimen.
1000 KG.	machine-olie	" 0.60 francs per KG.	
230 "	versch vleesch	" 1.30 "	" " "
230 "	versch brood	" 0.40 "	" " "
580 "	aardappelen	" 0.15 "	" " "
5 "	rundvet	" 1.30 "	" " "
terwijl aan loodsgelden 35.10 francs werd betaald.			

d. Formaliteiten, ceremoniën, enz.

Te Colombo, Aden, Suez en Algiers, werden de verschillende gouvernemen ten gesalueerd met 21 schoten, welke saluten werden beantwoord van landbatterijen. Op de drie eerstgenoemde plaatsen hadden de saluten plaats op de buitenreed en, te Algiers in de haven.

Te Colombo werd aangetroffen de Russische kruiser *Askold* en kwam den 10den Januari binnen de Fransche kruiser *d'Entrecasteaux* met de commandovlag van den Contre-Amiral BAYLE in top, die gesalueerd werd met 13 schoten, waarvoor op gelijke wijze werd bedankt.

Te Aden werden aangetroffen de Engelsche kruisers *Thetis*, *Hussar* en *Harrier* en te Algiers de Amerikaansche kruisers *Chicago* en *Cincinnati*.

Het kennisgeven van aankomst, doel en datum van vertrek aan consuls, civiele en militaire autoriteiten aan den wal, zoomede het wisselen der officieele bezoeken met die autoriteiten en met de verschillende commandanten, had volgens de voorschriften plaats.

3°. Het schip.

De reis van Batavia tot Aden geschiedde met een vaart van 8¹/₂ à 9 mijl, die verkregen werd door pl.m. 93 omwentelingen der machines en stoom uit 3 stoomketels, wordende de 4de ketel in reserve gehouden wanneer één der te werk staande ketels door te voorziene averijen tijdelijk aan den dienst mocht ontvallen.

Na ontvangst te Aden van het telegram „Coal to proceed Alger without coaling Port-Saïd”, werd 60 ton deklust medegenomen, waar mede echter niet aan de opdracht zoude kunnen worden voldaan dewijl daarvoor 127 ton deklust noodig waren, stoomende met economisch kolenverbruik.

Zulks werd niet raadzaam geacht na de ontvangen mededeeling van de Engelsche commandanten, omtrent zeer hooge zee in het Z.lijk gedeelte der Roode zee.

Hiervan werd telegrafisch kennis gegeven, met verzoek om nadere orders te Suez.

Het traject Aden—Suez werd afgelegd met 80 omwentelingen der machines, gevende eene vaart van 7.5 mijl.

Te Suez ontving ik de mededeeling van den Vice-consul dat geen pest voorkwam in de kanaal-havens, waarom ik gebruik maakte van de daar bekomen machtiging om te Port-Saïd den kolenvoorraad aan te vullen, zoodat van daar de reis weder kon worden voortgezet met 93 omwentelingen der machines.

De ketels I, III en IV hadden zich tot bij Algiers goed gehouden. Ketel II eischte herhaaldelijk „rollen van vlam- en steunpijpen”, die lek waren.

Op den 7den Februari bleek ketel III belangrijk lek te zijn geworden in de verbinding van ketelfront aan midscheepsbovenvuurhaard, en op den 12den Februari toonde ketel IV hetzelfde euvel. Respectievelijk werden die ketels tijdelijk hersteld, door de lekke naden dicht te koken.

Nadat deze herstellingen waren afgeloopen, werden alle ketels te werk gehouden om bij den overtocht door de golf van Biscaye en het Engelsche kanaal over voldoende stoomkracht te kunnen beschikken bij slecht weder, wanneer dergelijke averijen zich meer mochten voordoen.

Uit het bovenstaande blijkt, dat de ketels thans volkomen onbetrouwbaar zijn. De machines zijn in goeden staat. S.B's. schroefas ligt niet in een lijn met de thrustas, waardoor belangrijke lekkage in den schroefaswerkbuis ontstaat, doordat de pakkingstof vermurwd wordt. Er werd op het einde der reis daardoor 20.000 liter water per etmaal gemaakt.

Hoogst waarschijnlijk bestaat er contact tusschen stalen schip en koperen dubbeling.

Het schip manoeuvreert goed in open zee, doch draait slecht op ondiep water. Het manoeuvreeren met de schroeven geeft weinig resultaat.

Stoomende met één schroef vooruit en een weinig roer, kan nog goed koers gehouden worden. B.v. met 105 slagen van ééne machine en 7° tegengesteld roer werd nog 7.5 mijl behouden en was het schip nog manoeuvreervaarlijk.

Slecht weer werd niet ondervonden op deze reis, doch door het lage vóór- en achterschip werd bij matige zee vóór in de matige vaart van 7 mijl reeds zooveel water overgenomen dat vooruit moest geschalmd worden, terwijl het botsen van de beschermklossen der breede zij-lanceerinrichtingen veel stuifwater op het halfdek gaf.

Het schip slingert spoedig, wat nadeelig werkt op de vaart.

Het tuig is voldoende sterk. In de alarmstelling is de vóormast slechts weinig gesteund, dewijl de stagen dan moeten worden weggenomen. Een stagje op den steng boven het ezelshoofd is daartoe aan-

gebracht, doch die steng moet gestreken worden vóór het gevecht.

Als gevechtsschip heeft deze bodem weinig waarde. De vaart is te klein, zelfs al waren de stoomketels in goede conditie, de vuursnelheid der kanons van 28 cM. A, 21 cM. A en 17 cM. A is te gering, en de munitie-aanvoer voor de kanons van 7.5 cM. slechts 1 schot per halve minuut, terwijl de sloepen in den weg hangen, ook voor het vuren met de kanons van 17 cM. A; en men niet mag aannemen, dat een kruiser, op zijn gebied, steeds zonder sloepen vaart — zelfs voor het doen van saluten hangen de sloepen in den weg.

Er zijn geen aschejectors aan boord. Daaraan heeft men trachten te gemoet te komen, door een aschwip-machine. Toch blijft het nadeel bestaan, dat door handenarbeid de asch overdek buitenboord moet worden gezet, waarvoor in de alarmstelling geen menschen disponibel zijn, terwijl de vuurplaatsen te klein zijn om dáár lang de asch te bewaren.

De overgang van de besturing van het schip van af de commandobrug naar den commandotoren is vrijwel onmogelijk op het gewenschte oogenblik, dewijl 4 uur noodig zijn om de telegrafen om te koppelen. Gedurende dien tijd heeft men geen communicatie met de machinekamers dan door één spreekbuis van het tentdek (koekoekmachinekamer) naar S.B.'s machinekamer. De spreekbuizen van de commandobrug en den commandotoren geven geen verstaanbaar geluid.

De machinekamer-telegrafen op brug en in commandotoren zijn niet verlicht, evenmin de roerstandaards.

Het handroer is zeer zwaar te bewegen en heeft het nadeel buiten de midscheepslijn te staan.

Het stuurkompas op commandobrug is niet betrouwbaar (zeer onrustig) wanneer de geschutturen gedraaid wordt. In den commandotoren is geen kompas aanwezig.

4°. Oefeningen.

De oefeningen hadden plaats op de werkdagen die niet noodig waren voor schoonschip maken, na kolenladen en na afstrijken der deklusteenkolen, en in verband met de weersgesteldheid.

5°. Verschillende bijzonderheden.

De gezondheidstoestand van den état-major is gunstig, die der equipage bevredigend.

b. Oefeningstocht adelborsten.

Commandant: de Kapitein ter zee J. D. HELJNING.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 2den Mei verlieten wij de haven van het Nieuwediep, na bekomen order van den Schout-bij-nacht, Directeur en Commandant der marine

te Willemsoord, ter aanvaarding der oefeningsreis met de adelborsten der 2de klasse.

Stoomden het Schulpengat uit, volgden de Hollandsche kust en bepaalden de fouten der kompassen bij de 8 hoofdstreken. Volgden de gewone route van stoomschepen door Noordzee, Kanaal en golf van Biscaye langs de Spaansche en Portugeesche kust, ankerden bij de Burlings eilanden op de P.V. van den 11den Mei, stoomden den volgenden dag de Taag in door het Zuiderkanaal en vertuiden ter reede Lissabon ten 10 u. V.M. van den 12den Mei.

Hadden deze reis, behalve eenigen mist in het Kanaal en stormachtig weer in de golf van Biscaye, zeer goed weer.

Den 21sten Mei verlieten Lissabon en, daar het weer ongunstig werd, zetten koers op Madeira, ten einde beter gelegenheid onder de lij van dit eiland op te zoeken, voor de te houden oefeningen.

Van den 25sten tot den 29sten Mei manoeuvreerden beZ. Madeira.

Den 29sten Mei ankerden ter reede Funchal.

Op het hijschen der loodsvlag kwam een sloepje op de reede, dat de ankerplaats aanwees. Dit sloepje voerde een blauwe vlag met een witte P.

Den 11den Juni verlieten de reede van Funchal en stoomden langs Z.W. en N.kust van Madeira; manoeuvreerden van den 14den tot den 18den Juni over dag, ter voortzetting der schietoefeningen met geschut.

Koersten naar het Engelsche kanaal; passeerden op de P.V. van den 20sten Juni Ushant en volgden de Fransche kust beZ. Guernsey en door het Groot Russelkanaal naar de Ause de Vauville, waar ten 1 u. A.M. van den 21sten Juni geankerd werd. Den volgenden morgen 8 u., vervolgden de reis door de Gros de Ruz langs Cherbourg, waarna koers gezet werd op Dungeness, dat op de D.W. van den 23sten Juni gepasseerd werd.

Ten 4 u. 30 m. D.W. van den 24 Juni ankerden bij Scheveningen en 8 u. E.W. gingen weder onder stoom naar de reede van Texel, waar ten 5 u. D.W. geankerd werd.

Behalve in de golf van Biscaye hadden op dit traject steeds goed weer.

Den 14den Juli des V.M. 8 u. 30 m. verlieten de haven van het Nieuwediep. Ten 3 u. A.M. bepaalden de fouten der kompassen bij IJmuiden in de bekende peiling kompaskaap en lichtopstand zuiderhoofd. Ten 4 u. bepaalden koers W. rechtwijzend.

Op de D.W. van den 15den verkenden de Engelsche kust ter hoogte van Lowestoft. Stuurden langs de kust om de Z. en langs de lichtschepen voor de monding van de Thames. Op de E.W. gingen door de Gull Stream en volgden verder de Engelsche kust.

Op de H.W. van den 17den Juli passeerden Lizard en seinden met zoeklicht aan het seinstation om ons te rapporteeren.

Op de D.W. van den 18den Juli ankerden wegens dikken mist ongeveer bij Bude in 14 vm. zandgrond. Ten 11 u. E.W. gingen weder onder stoom en zetten koers op de Smalls. Moesten op de H.W. nog eenige malen „langzaam aan” loopen wegens mist.

Ten 12 u. A.M. van den 19den Juli passeerden de Smalls, stoomden door de Iersche zee en waren ten 8 u. V.M. van den 21sten Juli bij den ingang van de Clyde. Ankerden ten 10 u. 30 m. ter reede Greenock.

Den 1sten Augustus ten 2 u. A.M. lichtten het anker; stoomden de Firth of Clyde af, stuurden beW. de Cumbroe-eilanden, beN. Arran en langs het schiereiland Cantyre, rondten dit beZ. Sanda island en koersten naar Islay sound tusschen Jura en Islay.

Ten 6 u. D. W. van den 2den Augustus stoomden door Islay sound en koersten naar Firth of Lorn; passeerden door de Mull sound tusschen het eiland Mull en den vasten wal, daarna door de Sleatsound, Kyle Rhea, Loch Alsh en Kyle Akin tusschen het eiland Skye en den vasten wal. Waren ten 9 u. E.W. in de Inner sound tusschen Raasay eiland en den Schotschen wal. Volgden daarna de Schotsche kust.

Passeerden ten 10 u. E.W. van den 3den Augustus de Pentland Firth en stoomden langs Orkney's en Shetlandsche eilanden, koersten vervolgens naar de kust van Noorwegen die op den A.M. ter hoogte Stav-fjord 61°30' N.breedte werd aangedaan; verkenden ons aan het eiland Alden, waarna de kustlijn gevolgd werd.

Op de E.W. van den 7den Augustus hadden ten 10 u. het licht van de Grip N. 157° O. Stuurden de Gripholen in en vervolgens door Yttrefjord, Edö-fjord en Frondjhem Leed, tusschen de eilanden Boröholm en Leksten. Stuurden door Kraakvaag-fjord en Frohavet naar zee.

Ten 3 u. 15 m. A.M. van den 8sten Augustus hadden lichttoren Holteneiland rechtwijzend W. en bepaalden koers buiten Lofodden-eilanden.

Deze kwamen op de E.W. van den 9den Augustus in het zicht.

Stoomden er op peiling beW. langs en waren den 11den Augustus D.W. 6 u. in Malangen-fjord. Aangezien op het daartoe gedane sein geen loods kwam, stoomden wij naar Trömso waar weder tevergeefs sein voor een loods gedaan werd, en ankerden daarop ten 11 u. V.M. ter reede. Nadat het anker gevallen was en de loodsvlag was neergehaald, kwam er een loods aan boord.

Beschrijvingen en kaarten over dit traject zijn uitvoerig en nauwkeurig.

Hadden in het begin der reis langs de Schotsche kust veel regen, daarna goed weer en bij de Lofodden eenige uren mist.

Van de Shetlandsche eilanden tot de Lofodden ondervonden wij een stroom van een mijl per uur om de O. en werden daarna een weinig uitgezet om de NW.

Het land der Lofodden doemde belangrijk op zooals ook in de beschrijvingen vermeld is.

Den 19den Augustus ten 3 u. 30 m. A.M. verlieten Trömso en stoomden op loodsmansaanwijzing door Malangen-fjord, Gisund, Vaag-fjord en Tjelsund naar de Vest-fjord.

Den 20sten Augustus 7 u. 30 m. D.W. zetten den loods af bij Lodingen aan het einde der Tjelsund. Hoewel de beschrijving van dit loodsmansvaarwater zeer uitvoerig is, komt het mij niet geraden voor dit traject zonder loods te doen, omdat in de nauwe passages het bestek der kaarten te klein is en de meeste bakens geen teekens hebben die aanduiden aan welke zijde men ze passeeren moet. Volgens mededeeling van den havenmeester was het gewoonte den loodsen een fooi te geven en heb ik hiertoe 15 kronen op de rekening laten zetten, welk bedrag den loods overhandigd is bij vertrek van boord.

Stuurdren daarna op zicht en peiling door de Vest-fjord.

Hoewel prachtig weer, daalde de barometer vrij snel, laagste stand 743 op de D.W. van den 22sten Augustus. Op de V.M. begon de barometer langzaam te rijzen en het weer te veranderen. Op de A.M. hadden regen en toenemenden W.wind. Op de E.W. bereikte de wind zijn grootste kracht en hadden wij vrij veel zee.

Ik nam een proef met de golfstillende olie en het maakte den indruk of er minder stuifzeeën binnen boord kwamen. Hadden twee zakken met werk gedrenkt met olie, één zoover mogelijk vooruit en één ter hoogte van het kanon van 17 cM. aan wippers buiten boord hangen.

De barometer bleef rijzen en hoewel het nog buiig was, namen wind en zee op H.W. en D.W. aanmerkelijk af.

Toen het eiland uit zicht was, werd het bestek zeer goed gecontroleerd door het aanloopen der banken met het Thomson lood; hierbij werden geen buisjes gebruikt, daar alleen noodig was te weten hoelang wij op een bepaalde bank bleven.

Den 24sten Augustus manœuvreerden op V.M. en A.M. voor het houden der ernstexercitiën met het geschut. Op de P.V. van 24 Augustus vervolgde ik de reis.

Den 25sten Augustus D.W. deed een Russische schoener de *Mary* sein, wimpel met bal er onder, „Hongersnood”, hielden er op aan en verzocht de Kapitein om wat drinkwater en petroleum, 't geen gegeven werd. Het schip had 30 dagen reis van Riga naar de Firth of Forth. Op den V.M. werd schijf geschoten; kwamen ten 12 uur gereed, vervolgden toen de reis. Op den A.M. begon het hard te waaien uit het Z.W. en werd het vrij dik weer.

Wind en zee namen op E.W. en H.W. van den 27sten Augustus toe, de barometer daalde een weinig, stand ten 4 uur D.W. 763. Op den V.M. bleef het hard waaien doch het weer klaarde op. Op den A.M.

nam de wind weder toe; hadden echter 12 uur middag bestek gehad, hetwelk 30' O. gaf. Bepaalden den koers 25' beW. lichtschip *Haaks*. Op de P.V. en E.W. D.G.M.K. met stormvlagen, af en toe regen doch overigens vrij goed lichtenzicht. De barometerstand bleef constant.

Ten 12 u. 30 m. H.W. van den 28sten Augustus kregen wij het lichtschip *Haaks* in het zicht, waarna de gewone route door het Schulpengat gevolgd werd. Op H.W. klaarde het weer op en nam de wind in kracht af tot M.K. Na een binnenloods aan boord genomen te hebben stoomden op sein de haven van Nieuwediep binnen, waar ten 8 uur V.M. gemeerd werd.

Ten 2 uur A.M. van den 2den September verlieten weder de haven van Nieuwediep, stuurden het Schulpengat uit, rondden de Haaksgronden en zetten koers op het lichtschip Terschellingerbank en van daar naar Borkum en Helgoland.

Op den A.M. van den 3den September stuurden om Helgoland en daarna weder om de West.

Den 4den September D.W. en V.M. manoeuvreerden voor het houden der gevechtsschietoefeningen; op de A.M. koersten W. rechtwijzend

Den 5den September V.M. koers W.; Z.lijke wind, st.br.k., weinig zee, beproefden met de machines te sturen, roer midscheeps. Het schip liep met B.B. machine 60 à 80 omwentelingen, S.B. gestopt, in den wind op. Met de machines tegen elkaar in kwam geen verandering, tot het schip bijna stil lag, waarna het afviel tot dwarswinds. Onder deze omstandigheden bleek het onmogelijk met de schroeven alleen het schip koers te doen liggen.

Op den N.M. van den 5den September kregen het lichtschip Outer-Dowsing in het zicht, gingen beZ. de South-East-Dowsing-ton langs en koersten langs de Engelsche kust om de N.

Op den V.M. van den 6den September passeerden het Engelsche politievaartuig voor de visscherij *Onyx*.

Den 7den September D.W. passeerden St. Abbs Head en stoomden de Firth of Forth in. Ankerden ten 10 u. V.M. ter reede Leith.

Den 10den September des V.M. ten 9 u. lichtten het anker, stoomden aan op de gasboei van Gunnet Ledge, van daar om de W., tusschen Inchcolm en Oxears naar en door de brug van de Forth. Draaiden bij St. Margaret Hope's anchorage en denzelfden weg terug beN. Inch Keith om de O. tusschen Bass-rock en den wal, vervolgens O. magnetisch en op E.W. O. rechtwijzend. Kruisten in de Noordzee en ankerden den 13den September A.M. in het Schulpengat.

Na verkregen toestemming stoomden naar de reede van Texel en ankerden daar ten 4 u. A.M.

Namen van den 14den tot den 16den September deel aan manoeuvres

in de stelling Helder, waarna in de haven te Nieuwediep gemeerd werd.

Den 17den September werd het schip geïnspecteerd door den Schout-bij-nacht, Directeur en Commandant der marine te Willemsoord. Na afloop der inspectie debarqueerden de adelborsten en den 1sten October werd het schip buiten dienst gesteld.

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

a. Lissabon en Madeira zijn meermalen bezocht en kunnen als voldoende bekend aangenomen worden.

Greenock is een in alle opzichten veilige reede, waar echter weinig gebruik van gemaakt wordt, daar alle handelsvaartuigen doorstoomen naar de docks of naar Glasgow. Alleen de grootere booten ankeren om hoogwater af te wachten.

Greenock is het uitgangspunt van de meeste touristen-stoomers, die naar de verschillende deelen der Hooglanden voeren, daaronder zijn twee turbine-stoomers.

Bewesten Greenock is het oude fort Mathilda, terwijl daar tegenover op de Clyde geoefend werd met leggen van torpedomijnen.

Trömso, gelegen op het eiland van dien naam aan de Malangen-fjord, is door zijn gunstige ligging en betrekkelijk zacht klimaat, snel in bloei toegenomen. Er is een uitgebreide exporthandel van visch en traan, terwijl veel schepen deze stad aandoen, op weg naar Archangel, om kolen te laden.

De route dezer schepen is door Vest-fjord, Tjelsund, Vaag-fjord, Gisund en Malangen-fjord, ten einde het ruwe weder en den velen mist op de W. en N. kust van Noorwegen te ontloopen.

Tijdens ons verblijf te Trömso passeerden eenige Hollandsche stoomschepen de *Gamma*, *Beta*, *Leersum* en *Hilversum* met bestemming Archangel.

Versterkingen worden hier niet aangetroffen.

Leith is meermalen bezocht en voldoende bekend.

b. Te Lissabon, Greenock en Leith kunnen alle reparatiën verricht worden, te Madeira en Trömso niet.

Op al de bezochte plaatsen waren levensmiddelen van voldoende qualiteit en hoeveelheid te krijgen evenals steenkolen; te Trömso kan men echter niet altijd Cardiffkolen krijgen.

In Madeira geeft op verzoek de havenmeester vergunning om ter reede schijf te schieten met licht-snelvuurgeschut en het houden van oefeningen met gewapende sloepen. In de overige plaatsen mochten geen gewapende oefeningen buiten boord gehouden worden.

Voor zeilen met sloepen was te Lissabon en Greenock de beste ge-

legenheid; te Madeira en Trömso hadden wij gedurende ons verblijf nagenoeg voortdurend stilte, terwijl te Leith spoedig te veel zee staat om met sloepen te zeilen.

c. Aangekocht werden:

Te Lissabon.

200 ton Ocean Merthyrkolen à 25 shilling per ton vrij aan boord.

995.2 K.G. versch brood à Reis 110 per K.G.

870.8 " " vleesch " " 360 " "

42.— " " rundvet " " 360 " "

2160.— " aardappelen " " 45 " "

150.— " uien " " 50 " "

55000.— L. drinkwater " " 700 per 1000 L.

Te Madeira.

120 ton steenkolen (Cory's Merthyr) à 24 shilling per ton, vrij aan boord.

496.— K.G. versch brood à pd. st. 0-0-10 per K.G.

1488.— " " vleesch " " 0-1-6 " "

72.— " " rundvet " " 0-1-3 " "

3421.— rants. versche groenten " pl. m. " 0-0-2 " rants.

3968.— K.G. aardappelen " " 0-0-2 " K.G.

60.— " uien " " 0-0-5 " "

100.— stuks hoendereieren " " 0-10-0 — —

42000.— L. drinkwater " " 0-4-6 per 1000 L.

115000.— " voedingwater " " 0-4-6 " 1000 "

Te Greenock.

300 ton steenkolen à 27 shilling per ton vrij aan boord.

2403.— Eng. pond versch brood à pd. st. 0-0-1½ per Eng. pd.

2136.— " " " vleesch " " 0-0-8 " " "

104.— " " " rundvet " " 0-0-6 " " "

7280.— " " aardappelen " " 0-6-0 " 112 " "

2424.— rants. groenten voor potspijs à " 0-0-2½ " rants.

80 ton voedingwater " " 0-5-0 " ton.

Te Trömso.

245 ton steenkolen. Gemengd Cardiff en New-Castle

150 ton à Kronen 28 per ton.

95 " " " 21½ " "

Geleverd met assistentie van boord.

847.— K.G. versch brood à Kronen 0.60 per K.G.

847.— " " vleesch " " 1.20 " "

42.— " " rundvet " " 1.20 " "

2220.— " aardappelen " " 0.15 " "

280.—	K.G. kool	à Kronen 0.60 per K.G.
140.—	" bloemkool	" " 0.60 " "
430.—	" uien	" " 0.60 " "
	36 ton drinkwater	à Kronen 4.— per ton.
	30 " voedingwater	à " 4.— " "

Te Leith.

540.—	Eng. pond versch brood	à pd. st. 0-0-1 $\frac{1}{2}$ per Eng. pd.
540.—	" " " vleesch	" " 0-0-8 " " "
26.—	" " " rundvet	" " 0-0-8 " " "
2292.—	" " aardappelen	" " 0-5-5 " 112 " "
64	" " uien	" " 0-7-6 " 112 " "

d. In overleg met de consuls werden beleefdheidsbezoeken afgelegd bij de autoriteiten aan den wal, welke op de gebruikelijke wijze werden beantwoord.

Te Lissabon werd ik, vergezeld van den Minister-Resident en den Kapitein-Luitenant ter zee SWAAN, door Zijne Majesteit den Koning van Portugal in audiëntie ontvangen.

Te Greenock bood de heer SIN CLAIR, agent der firma MEES en DENHAM onmiddellijk zijn diensten aan. De heer MEES, Vice-consul, was afwezig.

Te Lissabon en Madeira werd het gouvernement gesalueerd en dit saluut onmiddellijk beantwoord; op de overige plaatsen werden geen saluten aan het gouvernement gedaan.

Op alle bezochte plaatsen werden beleefdheden ontvangen en zooveel mogelijk beantwoord.

Behalve te Lissabon, waar zich het grootste deel der Portugeesche vloot bevond, met de *Don Carlos* als vlaggeschip, werden er in de overige plaatsen geen oorlogsschepen aangetroffen.

3°. Het schip.

Omtrent het schip valt niets bijzonders te vermelden. Met vermindering stoomdruk tot 120 pd. werden gedurende deze reis afwisselend 60 en 80 omwentelingen met de machine gedaan en bleken de ketels op die wijze nog voldoende bruikbaar te zijn.

Reparatiën behoeften niet te geschieden.

Hadden ook geen last van het op de reis uit Indië geconstateerde lekken van den S.B. schroefaskoker.

4°. Oefeningen.

Werden gehouden in verband met het doel der reis, n.l. instructie der adelborsten, zoodat geen tableau gevolgd werd.

Voortdurend gunstig weder begunstigde het houden der oefeningen, die alle doorloopen konden worden.

Er werden op deze reis voor twee halve jaren schietoefeningen gehouden en eenmaal gevechtsschietoefening.

Van den 25sten Juni tot den 14den Juli vertoefden in de haven van Nieuwediep voor hydrographische oefeningen der adelborsten.

5°. Verschillende bijzonderheden.

Tijdens ons verblijf te Madeira was het klimaat zeer aangenaam, doch werd geen behoefte gevoeld aan witte uniform.

Behalve te Trömso waar het bijna 24 uur van het etmaal dag was, werd de equipage op de overige plaatsen in de gelegenheid gesteld enkele malen overdag te passagieren en werd daarvan over het geheel een ruim en gepast gebruik gemaakt.

De gezondheidstoestand der opvarenden was gedurende deze reis gunstig te noemen.

7°. KORTENAER EN EVERTSEN.

a. Gezamenlijke kruistocht.

Commandant: de Kapitein ter zee A. SERET.

1°. Nautisch gedeelte.

Ingevolge mijne instructie werd den 10den Augustus 1903 des V.M. de haven van het Nieuwediep verlaten en door het Schulpengat naar zee gestoomd. Hr. Ms. *Kortenaar* was voorzien van 4 weken ree- en 2 weken zeevictualie. De voorraad steenkolen bedroeg 249000 K.G.

Van de verkenningston werd koers gezet naar de rendez-vous plaats met Hr. Ms. pantserschip *Evertsen* pl.m. 2 mijl uit de hoofden van IJmuiden, de lichtorens inéén.

Ten 12¹/₂ uur daar aangekomen voegde Hr. Ms. *Evertsen* zich ten 1¹/₂ u. bij ons en ving de kruistocht aan. De koers werd gesteld langs de lichtschepen van de Haaks, Terschellingerbank, Borkumerriif naar Helgoland.

Na dit eiland op den middag van den 11den te zijn rondgevaren, werd N.N.W. en later N. 14° O. gestoomd, waarmede ten 12³/₄ u. H.W. van den 12den het lichtschip van Hornsreef op 5 à 6 mijl gepasseerd werd. Ten 4 u. stuurden met N. 60° O. den wal in en ten 8 u. weder N. 14° O.

Ten 7 u. P.V. in 't zicht van de Noorsche kust werd de koers bepaald N. 245° O. en ten 5 u. P.V. van den 13den N. 347° O.

Te middernacht van den 14den volgens gegist bestek op 56°43' N.B. en 3°23' O.L. vertrok Hr. Ms. *Evertsen* naar Bergen en zette Hr. Ms. *Kortenaer* koers op May-eiland, met bestemming naar Edinburg, (Leith.)

Op den V.M. kreeg het weder vrij plotseling een heel ander aanzien; de lucht betrok, de barometer daalde van 761 te 4 u. tot 753 op den middag, de wind Z.Z.O. nam in kracht toe en het werd zeer dik van mist en regen.

Op de E.W. klaarde de lucht gedurende eenigen tijd op en kon er eene Poolsterbreedte genomen worden, die 8½ m. N. gaf. Wind en zee namen af, doch de barometer bleef dalende, stond te middernacht 40.1 en bereikte zijn laagsten stand van 737,7 op de D.W.

Kregen ten 5 u. 50 m. D.W. zicht van 't lichtschip North-carr. Hielden af naar May-eiland; passeerden dit te 6½ u. Liepen verder op het kompas de Firth of Forth in. Verkenden Inch Keith, liepen ten N. hiervan en rondten het. Ankerden te 9½ u. in de Leith road voor 30 vademen in 5½ vm. water.

Den 24sten Augustus V.M. 10 u. vertrokken van de reede van Leith, stoomden de Firth of Forth af, recht op May-eiland en zetten van hier koers naar de rendez-vous plaats 57°30' N.B. en 2° O.L.

In den N.M. waren wij gedurende een uur omgeven door dikken mist. Kregen den 25sten ten 10 u. V.M. Hr. Ms. *Evertsen* in 't zicht. Na begroeting werd de oefeningstocht voortgezet. Liepen tot 4 u. H.W. van den 26sten om de Z.t.W. ½ W. daarna om O.Z.O. ½ O. tot middernacht. Bepaalden toen koers op 't lichtschip van Borkumerriif. Na ons verkend te hebben aan dit lichtschip werd te 10 u. V.M. koers gezet op 't lichtschip van Terschellingerbank.

Het weder was met krimpden wind van N.N.O.—Z.W. en W.Z.W. geleidelijk minder geworden. Gedurende den nacht van den 26sten op den 27sten Augustus was het slecht zicht, toenemende wind en veel zee, de barometer maakte onbeduidende schommelingen. Tegen den dag klaarde de lucht wat op en werd op den V.M. helder om tegen zonsondergang weder te betrekken, waarbij wind en zee tevens toenamen.

Waren ten 6 u. P.V. bij 't lichtschip van Terschellingerbank, stelden koers op 't lichtschip Haaks, passeerden dit ten 2 u. H.W. van den 28sten. Liepen met verminderde vaart op IJmuiden aan, zetten met den dag koers op de verkenningston van 't Schulpengat en kwamen ten 8¾ u. V.M. ter reede. Meerden na bekomen order op de haven.

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

Door den officier van piket werd namens mij met den havenmeester ons binnenkomen in de dokken te Leith besproken.

Na hiertoe bekomen vergunning werd op aanwijzing van een loods met behulp van twee kleine sleepers naar binnen gestoomd. De nauwste hierbij te passeeren doorgang bedraagt 60 voet, latende dus voor ons eene speling van 13 voet. Het is niet altijd noodig deze brug door te gaan, daar ook vóór dit afgesloten gedeelte veel ruimte is voor ladende en lossende schepen. Voor een oorlogsschip is het evenwel gewenschte door te varen, omdat men anders ieder oogenblik kans loopt van ligplaats te moeten verwisselen.

Buiten de havenhoofden is een geul gebaggerd van 15 voet diepte bij laagwater.

Met het oog op het getij, dat den 24sten Augustus te laat viel om vroeg genoeg uit de haven te kunnen gaan, werd deze in den voormiddag van den 22sten verlaten, met dezelfde middelen als bij het binnenkomen en ter reede geankerd.

Als groote handelsplaats met veel scheepvaart, biedt Leith goede gelegenheid voor aankopen, voorzieningen en dokkingen.

Aangekocht werden:

97 $\frac{6}{29}$ ton steenkolen (Brownside double screened coals) à pd. st. 0-14-4		per ton.	
349.5 K.G. versch vleesch	à pd. st.	0-0-8	per Eng. pd.
16.4 " rundvet	" "	0-0-8	" "
84.5 " versch spek	" "	0-0-8.5	" "
1140 " aardappelen	" "	0-6-3	" 112 pd.
1140 rants. groenten voor potspijs	" "	9-11-3	
909 K.G. versch brood	" "	0-0-1.5	" Eng. pd.
72 stuks eieren	" "	0-0-1	" stuk.
12 L. melk	" "	0-0-3	" L.
16000 gallons water	" "	1-1-9	

Verder werden betaald:

voor het loodsen in en uit de haven	pd. st.	3-2-6
" " slepen " " " " " (2 booten)	"	14-0-0
" rijtuigen, telegrammen en briefport	"	2-17-5

Formaliteiten, ceremoniën, genoten belevfhdheden.

Nadat het schip ten anker was, begaf de officier van piket zich naar den consul, doch deze was afwezig en keerde niet voor den 17den Augustus terug. Een plaatsvervanger was er niet, zoodat slechts gebrekkige inlichtingen waren te bekomen van een klerk. Deze deelde mij mede dat te Leith, noch op het eiland Inch Keith eene saluutbatterij is, waarom onzerzijds niet werd gesalueerd. Later vernam ik van den consul, dat een eventueel saluut ter reede door het fort op Edinburg Castle wordt beantwoord. De *Kortenaar* lag bij het vernemen dezer inlichtingen in de dokken, waar niet gesalueerd wordt.

Den 17den Augustus bracht de consul mij een bezoek, hetwelk ik den volgenden morgen recipceerde, waarna door mij, vergezeld van den consul, bezoeken werden gebracht aan den Provoost van Leith, den Lord-provoost van Edinburg, den Generaal, commandant der troepen te Edinburg en den Super-intendant of the Docks. De contrabezoeken werden achtereenvolgens ontvangen. Nog werden bezoeken gewisseld met den Commandant van de *Durham*, opleidingsschip voor de reserve en den Commandant van het Duitsche opleidingsschip *Moltke*. Met dit laatste schip werden ook etat-majorsbezoeken gewisseld.

Voor eene uitnoodiging van den Lord Provost, Magistrate and Council van Edinburg op eene lunch, moest ik bedanken, daar de Consul en zijne familie bij mij te gast waren, als contra-beleefdheid voor een diner, aan mij en een tweetal officieren aangeboden.

Over de hulpvaardigheid en bewezen beleefdheden van den Consul hadden wij niet te klagen; hij toonde zich zoowel een voorkomend gastheer als een aangename gast.

3°. Het schip.

Het schip geeft geen aanleiding tot eenige nieuwe bemerking. Alleen bleek het schalmen der kettingkluizen niet afdoende te zijn.

4°. Oefeningen.

Voor het houden van oefeningen buiten boord bieden de dokken geen gelegenheid. In vereeniging met Hr. Ms. *Everts* werden de oefeningen in het seinen, zoowel bij dag als bij nacht meerdere malen gehouden en met verschillende seinmiddelen.

Den eersten dag werden eenige groep-manoeuvres uitgevoerd en deze oefeningen den volgenden dag, zoowel op den V.M. als op den A.M. voortgezet. Daarna werd ook bij nacht gemanoevreeerd. Vervolgens werden bij de manoeuvres ook het vergrooten en verkleinen van den afstand, het gelijktijdig koers veranderen met behoud der formatie in verschillende groepformaties beoefend en dit ook bij het nachtelijk manoeuvreeren toegepast.

De seinbrigade in vorming doorliep eene uitgebreide oefenschool, en bracht het in alle gebezigde seinmiddelen tot eene goede mate van ontwikkeling.

5°. Verschillende bijzonderheden.

Ten einde de equipage in de gelegenheid te stellen om van het passagieren zooveel mogelijk te genieten, werd het uur van uitgaan vervroegd, met vergunning om aan boord theewater te komen drinken, doch werd tevens bepaald, dat alle mindere schepelingen te middernacht aan boord moesten zijn.

De gezondheidstoestand was zeer goed.

b. de Evertsen.

Commandant: de Kapitein ter zee J. P. VAN ROSSUM.

1°. Nautisch gedeelte.

Des morgens ten 6 u. van den 10den Augustus lag Hr. Ms. pantserschip *Evertsen* te Amsterdam, gemeerd aan den dam bij de Handelskade, gereed voor vertrek naar zee. Kolen- en watterruimen waren nagenoeg geheel gevuld, er was voor 6 weken victualie aan boord — 2 weken zee- en 4 weken reeschafing — en de diepgang voor 52.5 dM., achter 54 dM., terwijl aan boord waren 278 koppen.

Omstreeks 6 u. 15 m. werden de machines te werk gesteld, werd door het Noordzeekanaal naar IJmuiden gestoomd en verder naar zee, waar ik mij in den namiddag onder de bevelen stelde van den Commandant van Hr. Ms. *Kortenaar*. In vereeniging met dit pantserschip werd in de Noordzee gevaren en gemanoevreerd tot den aanvang van den 14den Augustus. Toen ontving ik order naar Bergen te vertrekken en werd koers gezet op Utsire.

Op de P.V. van dien dag werd dit eiland verkend, maar wegens het ongunstig weer besloten niet de Bömmelfjord, doch een der noordelijker toegangen tot Bergen in te loopen. Op de volgende H.W. werd dan ook de Selbiornfjord ingestoomd en verder door Langennen, Le-roosen, Vattlestroom en Bijlfjord naar de reede van Bergen, alwaar omstreeks 8 u. geankerd werd.

Na een verblijf van 9 dagen werd de reede op den vóórmiddag van den 24sten Augustus verlaten met prachtig weer en de route door de Bömmelfjord genomen.

Op de P.V. in zee zijnde, werd koers gezet naar het rendez-vous, opgegeven door den Commandant van Hr. Ms. *Kortenaar* en dit schip hier aangetroffen op den voormiddag van den 25sten Augustus. In vereeniging met Hr. Ms. *Kortenaar* werd weder in de Noordzee gevaren en gemanoevreerd, tot dat de schepen den 28sten Augustus te Texel binnen liepen. Nadat Hr. Ms. *Evertsen* in het Nieuwediep gemeerd was, stelde ik mij onder de bevelen van den Directeur en Commandant der marine te Willemsoord.

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

Bij het aandoen van de Selbiornfjord en op den verderen weg naar de reede van Bergen werd van loodsen niets bemerkt. Dit leverde

echter niet het minste bezwaar op, want de fjorden zijn ruim en diep, terwijl de enkele voorkomende gevaren, voor zoover niet boven water zichtbaar, gemakkelijk te mijden zijn, ten minste voor een stoomschip. De bebakening en verlichting van de toegangen tot de fjorden, zoowel als die van de fjorden zelf is toch uitstekend te noemen. De lichten branden dag en nacht maar worden niet bewaakt, hetgeen een reden is niet onbepaald op het branden daarvan te vertrouwen.

Aangezien op de heenreis gebleken was dat de hulp van een loods onnoodig was, werd ook voor den zooveel langeren weg door de Bømfjord geen loods genomen, hetgeen eveneens geen bezwaar opleverde om de boven aangegeven redenen.

De reede van Bergen, geheel ingesloten door bergen, is voor schepen zeer veilig. Voornamelijk in Januari en Februari intusschen, schijnt tijdens een storm de zee voor korten tijd zeer bewogen te kunnen zijn, maar ook weer spoedig geheel afgeslecht. De communicatie door middel van sloepen is dan wel eens bezwaarlijk, terwijl valwinden de reede soms minder veilig maken voor lichte vaartuigen.

Als belangrijke handelsplaats, ruim voorzien van alle hulpmiddelen voor herstelling en uitrusting van schepen, is deze haven aan te bevelen. In het droge dok kunnen schepen met eenen diepgang van p.m. 18 voet worden opgenomen.

De vele regen is oorzaak dat de reede voor het houden van oefeningen minder geschikt is, of liever dat van oefenen niet veel komt.

Wegens strenge toepassing van het Gothenburger stelsel is de gelegenheid tot misbruik maken van drank gering. Het gedrag der passagiers was dan ook uitstekend. Er werd geen vergunning gegeven langer dan tot middernacht aan den wal te blijven.

Aangekocht werd:

180000	K.G.	steenkolen . . .	ad kr. 26.5	per 1000 K.G.
550	"	versch vleesch . . .	" " 1.4	" K.G.
15	"	rundvet . . .	" " 1.4	" "
1650	"	aardappelen . . .	" " 0.18	" "
43000	L.	drinkwater . . .	" " 3.5	" 1000 L.
24	blik	gecondens. melk . . .	" " 0.45	" blik.
50	stuks	kippe-eieren . . .	" " 7.26	" 100 stuks.

Al het aangekochte was van zeer goede kwaliteit.

Bij aankomst ter reede is het Noorsche gouvernement gesalueerd met 21 schoten, welk saluut onmiddellijk werd beantwoord.

De Nederlandsche consul, de heer J. B. KRAMER, kwam spoedig aan boord en werd bij vertrek met 9 schoten gesalueerd. Verder werden bezoeken gewisseld met den Commandant der troepen, den Commandant der werf, tevens chef in het 3e maritiem district, den Commandant van het Noorsche pantserschip *Harald Haarfagre* — den 20sten Augustus.

tus aangekomen — en den havenmeester. Eerstgenoemde — de Generaal-majoor HOFF — werd bij vertrek van boord met 13 schotengesaluëerd. De Gouverneur was voor geruimen tijd afwezig en zijn plaatsvervanger verzocht de officieele bezoeken als gewisseld te willen beschouwen.

De Consul deed alle moeite voor schip en bemanning. Hij noodigde Commandant en officieren voor een rijtoer op den 22sten Augustus en ik had het voorrecht hem met zijn gezin den dag voor vertrek bij mij aan tafel te zien.

8°. NAUTILUS.

a. Winterkruistocht.

Commandant: de Kapitein-luitenant ter zee P. SCHOLTEN.

1°. Nautisch gedeelte.

Den 17den October 1902 ten 11 u. V.M. verliet Hr. Ms. instructieschip *Nautilus* de marinehaven te Hellevoetsluis en werd gesleept naar de vlakte van Middelharnis ten einde eenige voorbereidende oefeningen met de nieuw ingescheepte jongens te kunnen houden. Na den 20sten October door den Schout-bij-nacht, Directeur en Commandant der marine te zijn geïnspecteerd, vertrok Hr. Ms. *Nautilus* den 21sten October ten 2 u. A.M., gesleept door de sleepboot *Zwarte zee*, van den sleepdienst L. SMIT EN CO., door het Aardappelgat, Zuiderdiep en Slijkgat naar zee.

Bij de verkenningston van het Slijkgat gekomen, werd daar een W.lijke wind, B.Z.K., en een vrij hooge deining aangetroffen, waarom ingevolge artikel 1 van de Instructie de sleepboot werd aangehouden. Wij passeerden achtereenvolgens het lichtschip van de Schouwenbank, de Noord- en de West-Hinder, en verkenden ons op den V.M. van den 22sten aan de Engelsche kust. Bij een dalenden barometer begon de wind toen te krimpen, werd het buig en kregen wij zoo nu en dan regen.

Ten 3 u. A.M. werd de loods te Dungeness ontscheept en met een stijven W.wind tegen, de reis achter de sleepboot vervolgd.

BeW. Dungeness gekomen bleef op de P.V. de barometer staan, de flink doorstaande wind liep toen wat N.lijker, zoodat met de l./s.zeilen kon worden geassisteerd. Met het rijzen van den barometer verflauwde de wind evenwel, zoodat met een goede sleepgelegenheid goede voortgang werd gemaakt. Op de A.M. van den 23sten October werd Prawlepoint gepasseerd, waar verzocht werd ons te rapporteeren, terwijl op het eind van de E.W. Lizard werd bereikt. Bij een barometerstand van 775 m.M. heerschte daar totale windstilte en daar de sleepboot een bestemming had naar de Clyde, bleven wij dien nacht nog op sleeper.

Ten 6 u. D.W. van den 24sten October werd op 49°38' N.B. en 6°3'

W.L. de sleeptros losgegooid en met zwakke zuchtjes de reis vervolgd. Flauwe zuchtjes met zoo nu en dan een briesje, bleven ons de eerste dagen bij, tot wij, na van den 28sten October tot de E.W. van den 29sten onder een absolute windstilte met mist te hebben rondgedreven, een N.O.lijk briesje kregen, dat langzamerhand aanwakkerde, wat O.lijker liep en ons voor eenige dagen goeden voortgang deed maken. Op de V.M. van den 2den November werd de 40ste breedteparallel in 15°53' W.L. gesneden en daarmee het kruisterrein bereikt.

Op de E.W. van den 2den November begon het bij een kalm dalenden barometer flauw te worden, met zoo nu en dan stilte, daarna kwam de wind N.lijk door en liep naar het N.W., doch op de D.W. van den 5den November begon het bij een goed dalenden barometer en een krimpenden wind buiig te worden, welke buien op de V.M. zoo krachtig begonnen te worden, dat de zeilen langzamerhand werden geborgen en vastgemaakt en op het eind van de V.M. voor den inmiddels tot storm aangewakkerden W.N.W. wind, het schip over B.B. werd bijgelegd. De stand van den barometer was toen 751 mM. Na het bijleggen begon de barometer weer spoedig te rijzen en de wind N.lijker te loopen, doch pas op het eind van de E.W. begon het weer wat te verminderen; stormvlagen met een kracht 10 à 11, met een verwarde hoge zee, deden het schip geweldig te keer gaan, waarbij de voorste lij sloep bij herhaling te water kwam. Op de D.W. van den 6den werd weer zeil gezet en met een N.lijken wind kon weer koers gestuurd worden. Den 10den November kwamen wij beZ. de Salvages en na daar zoowel 's nachts als overdag ter oefening zoowel van de officieren en adelborsten, als van de equipage gemanoeuvreeerd te hebben tot de P.V. van den 12den, werd toen koers gesteld naar Santa Cruz de Teneriffe, waar den 13den November tot achter de pier gezeild werd en het anker viel, terwijl achteruit een stopanker werd uitgebracht om zwaaien te voorkomen.

Den 27sten November ten 7 u. D.W. werd Hr. Ms. *Nautilus* ter voortzetting van den oefeningsstocht door het ons welwillend aangeboden stoomschip *Teneriffe* uit de haven van Santa Cruz gesleept. Voldoende vrij van den wal zijnde, werden de zeilen bijgezet en werd getracht opwerkende zoo mogelijk beO. Anagapoint te komen. Zulks was ons evenwel niet gegeven, de wind was daartoe te flauw en toen ten 9 u. 30 m. E.W. nog niets gewonnen was, werd afgehouden, door de straat tusschen *Teneriffe* en *Gran Canaria* gestuurd, met het doel om beW. *Ferro* te loopen en zoo beN. *Teneriffe* te komen. BeZ. *Teneriffe* moest tegen een W.lijken wind worden opgewerkt tot de E.W. van den 29sten, toen de wind langzamerhand N.lijker begon te loopen en tot beZ. *Ferro* koers kon gestuurd worden, waarna weer moest worden opgewerkt om de N. Met flauwe zuchtjes, veel afgewisseld door windstilte, moesten wij

ons evenwel tevreden stellen, zelfs dreven wij van af de E.W. van den 3den December tot en met de D.W. van den 5den onder een absolute windstille rond, waarna wij door een Z.O.lijk zuchtje weer eenig vertier kregen, terwijl de barometer, die behoudens zijn dagelijksche schommelingen constant op 765 mM. gestaan had, kalm begon te dalen. De bries wakkerde dan ook langzamerhand goed aan, liep wat Z.lijker en met een gladde zee werd soms 9 mijl gelogd. Met een nu eens staanden dan weer wat dalenden barometer hielden wij vervolgens beZ. de Salvages onder klein zeil op en neer, onder buiig weer, terwijl de wind van W.Z.W.—N.W. nu eens wat uitschietende dan weer wat krimpende was.

In den avond van den 7den December moest bij een steeds dalenden barometer wegens het in aantal en in kracht toenemen der buien en het hooger worden der zee, het schip over B.B. worden bijgelegd, waarna de wind wat bedaarde en de barometer wat ging rijzen. Den volgende morgen werd weer zeil gezet en om de N. geloopt om met dien stijf doorstaanden westelijken wind en de reeds hooger wordende deining en zee niet te veel op de onder lij liggende eilanden te geraken, doch toen op den avond van dien dag het kalmer werd en de barometer ging rijzen, werd, in de verwachting dat de wind nu wel N.lijker zou loopen, gehalsd, om over B.B. bij den wind langzamerhand naar Las Palmas te gaan. Gedurende den nacht werd het evenwel weer buiig, terwijl zee en deining maakten dat de voortgang gering was en toen dan ook bleek dat wij na 24 uur opgewerkt te hebben $4\frac{1}{2}$ loef verloren hadden en de barometer weer begon te dalen, werd weer over S.B. bij den wind om de N. geloopt, ten einde beN. Allagranza te komen.

Met een zeer stijven W. wind met buien en stormvlagen moesten wij nu zeilen, waarbij het grootzeil scheurde in een naad van af het voetlijk tot bijna het ralyk. Ten 3 u. A.M. waren wij verplicht voor opwerkende zware buien te gaan bijliggen over S.B., waarna ten 4 u. verhaald werd voor uitschietenden wind. De barometer, stand 762, begon toen weer langzaam te rijzen, waarom gehoopt werd, dat de wind N.lijker zou loopen, en dus bleven wij bijliggen over B.B., doch op het eind van de E.W. begon de wind weer te krimpen en de barometer te dalen, waarom op de H.W. onder zeil werd gegaan om de N.O., om meer op de ruimte te komen. Ten 7 u. D.W. moesten wij evenwel voor zwaar stormweer uit het W.N.W. weer gaan bijliggen, daar de foken de kluiver begonnen te scheuren, terwijl het stagzeil reeds vroeger gescheurd was. Wij zagen daarna in een helder oogenblik op de V.M. ten 10 u. 30 m. Allagranza in het N. 146° O. magn. en zetten, na de fok verwisseld en het gerepareerde grootzeil weder aangeslagen te hebben, zeil, en stuurden O. magn., ten einde beO. de eilanden bij aanhouding van het stormweer meer ruimte te hebben. Met een vaart, volgens de peilingen van 12 mijl, waren wij nu spoedig beO. de eilanden,

waar de wind wat verminderde, de barometer van af zijn stand, 758 mm., eerst onrustig, later kalmer, een rijzende beweging begon, en wij toen begonnen op te werken om de N. Ten 6 u. P.V. was de wind zooveel N.lijk geloopt, dat W. magn. kon gestuurd worden, waarom over B.B. ruimschoots werd doorgeloopt met het doel naar Las Palmas te gaan. Op de E.W. en de H.W. begonnen de buien, niettegenstaande de steeds kalme rijzing van den barometer, weer zoo krachtig te worden en zoo lang aan te houden, dat langzamerhand zeil moest worden geminderd en ten 2 u. H.W. het schip weer moest worden bijgelegd. Alleen met de ondermarszeilen en de fok bij, schepten wij toen aan lij soms water.

Ten 6 u. D.W. werd de koers weer vervolgd en weer moest flink zeil gezet worden om met de hooge zee en deining niet meer te verliezen, omdat bij het dag worden bleek, dat wij weer niet ver van Allagranza af stonden. Met den koers W. magn. zeilden wij evenwel flink van de kust, haalden goed loef en zetten ten 6 u. P.V. koers op Las Palmas, waar wij op de V.M. van den 12den December in de voorhaven werden gesleept en geankerd werd, daar in de achterhaven alle boeien door de daarop gelegen hebbende schepen bij het ook hier ondervonden zware weer waren meegescheurd en die boeien eerst weer op haar plaats moesten worden gelegd. Den 17den December werd Hr. Ms. *Nautilus* nu in de achterhaven gesleept, waar geankerd werd voor S.B. anker met 60 vm. ketting, terwijl achteruit een stalen tros werd gezet op een boei.

Den 3den Januari 1903 ten 8 u. V.M. werden wij de haven van La Luz uitgesleept ter voortzetting van den oefeningstocht. In de haven en op de reede woei een flauw Z.lijk zuchtje; de barometer, de laatste dagen, behoudens zijn periodieke schommelingen, constant op 770 mm. gestaan hebbende, was iets dalende.

Buiten de haven werden onmiddellijk alle zeilen bijgezet en toen wij beN. Isleta zijnde een wat O.lijker en aanwakkerend briesje vonden, werd de sleepboot losgelaten en de koers eerst rechtwijzend N., daarna ten 12 u. magn. N.t.W. $\frac{1}{2}$ W. bepaald. Zoo liepen wij met een prachtige zeilgelegenheid door den lichtcirkel van Anagapoint en voldoende vrij van de Salvages zijnde, om de N., terwijl de barometer op de V.M. van den 4den Januari van af zijn stand, 768 mm., vrij vlug begon te dalen en de Z.O.lijke wind aanwakkerde. Op de A.M. beN. de Salvages over B.B. bij den wind opstekende, brachten wij daarmede den barometer tot staan.

Met een elken dag wat dalenden barometer, een heilige lucht en een Z.lijken wind, werd nu beN. de Salvages wat heen en weer gezeild en als het tableau dat aangaf gemanoeuvreerd. Op de D.W. van den 7den schoot de wind, na een regenbui, uit naar het W., flauw doorstaande,

doch de barometer, nu 758 m.M. staande, bleef dalen. Na de A.M. begon de wind aan te wakkeren en op de E.W. werd het bij een onrustigen barometer bui'g, waarom voor den nacht het schip over B.B. werd bijgelegd. Op het eind van de E.W. begonnen de buien zeer krachtig te worden en vergezeld te gaan van hevigen regen met een hevig onweer in het rond, dat den geheelen nacht aanhield. St. Elmus-vuur vertoonde zich overal in het tuig, de barometer dalende tot 751 m.M. Dit bui'ge weer, met een nu eens uitschietenden, dan weer krimpenden wind, hielden wij, tot op de A.M. van den 10den Januari de wind nitschoot naar het N.O. en de barometer, hoewel onrustig, begon te rijzen. In afwachting, hoe de gelegenheid zich toen decideeren zou, werd onder klein zeil over B.B. bij den wind gestuurd, doch spoedig moest weer worden bijgelegd voor een stormwind uit het N.O. met hooge deining uit het N.W. en regen. Gedurende den nacht buide het af en toen de barometer den volgende morgen op 763 m.M. stond, werd zeil gezet en om de Z.W. gekoerst, ten einde beZ. de Salvages nog een paar dagen te manoeuvreeren. BeZ. de Salvages gekomen, had de lucht alweer een niet geheel vertrouwd aanzien en werd getracht met den N.O. wind Las Palmas nog te bereiken, doch spoedig werd het stil. Op de P.V. van den 12den kwam er toen, bij een dalenden barometer, een zuchtje door uit het Z., waartegen opgewerkt werd tot de V.M. van den 13den Januari, toen de wind in een buitje naar het W. schoot en ruim koers gestuurd kon worden. Een alle zicht benemende regen deed ons daarna beN. Isleta onder klein zeil blijven, terwijl er bij dalenden barometer (758 m.M.) zoo nu en dan flinke buien met veel regen overkwamen. Op de E.W. kwam er een krachtige, in de buien stormachtige N.W. wind, waarvoor over S.B. werd bijgelegd. Toen het met den dag wat bedaarde, werd koers gestuurd naar Las Palmas, doch voortdurend kwamen zware buien opzetten, zoodat het voor de sleepbooten toen niet mogelijk was om uit te komen en wij de reede van La Luz niet konden beleggen. Daarom werd toen weer gehalsd en op zee gehouden, doch toen het weer wat bedaarde, kwamen 2 sleepbootjes uit, waarom weer gehalsd werd en daarna steeds onder nu en dan hevige buien achter de sleepbooten de haven van La Luz werd bereikt, waar voor 2 ankers werd geankerd, omdat het weer ook hier de laatste dagen stormachtig was.

Den 24sten Januari ten 8 u. 30 m. V.M. werd Hr. Ms. *Nautilus* weer de haven van La Luz uitgesleept, ter aanvaarding van de terugreis naar Nederland. In de haven en op de reede stond een N.O.lijke bries, de barometer stond de laatste dagen constant op 767 m.M. Voldoende vrij van den wal zijnde, werd de sleepboot losgelaten en over S.B. bij den wind zeil gezet. De barometer begon na het verlaten van de haven, tegen zijn dagelijksche beweging in, al spoedig te dalen, en daarom

werd, bij het vermoeden dat beN. Teneriffe al spoedig een W. wind verwacht kon worden, evenals wij dat op de kruistochten hadden ondervonden, en het voornemen bestond een W. lijker route te nemen dan verleden jaar, afgehouden en beZ. de eilanden gestuurd om eerst wat W. te halen. Met een goeden passaatwind maakten wij goeden voortgang, tot wij, de breedte van Madeira naderende, bij een barometerstand van 774 mM., ons tevreden moesten stellen met flauwe zuchtjes, zoo nu en dan afgewisseld door windstilte. Op de H.W. van den 5den Februari begon de barometer van zijn constant hoogen stand een kalm dalende beweging en wakkerde de wind wat aan. Op de V.M. van dien dag werd de 40ste breedteparallel in ongeveer $18^{\circ} 55'$ W.L. gesneden, en daarmee het kruisgebied verlaten. Met een hard dalenden barometer vervolgden wij daarna onzen rechtwijzend N. lijken koers, en werden met zonsondergang de lichtere zeilen vastgemaakt, doch konden wij het met de fok en de onder- en bovenmarszeilen zeilende houden, tot ten 6 u. P.V. de wind plotseling uitschoot, eerst naar het W., daarna naar het N.W.. Voor een stormwind uit het N.W. moest daarna het schip over B.B. worden bijgelegd, waarna de barometer, die in 8 uur 8 mM. was gedaald en nu 761 mM. aanwees plotseling weer $1\frac{1}{2}$ mM. naar boven ging, doch onrustig was. Op de D.W. werd daarna met een rijzenden barometer en een N.W. lijken wind weder zeil gezet en over S.B. bij den wind gestuurd, waarna gedurende den dag de wind langzamerhand W. lijker liep, zoodat koers gestuurd kon worden en den volgende dag bij een 768 mM. aanwijzenden barometer de wind Z.W. werd. Met een nog wat rijzenden barometer liep de wind nog wat Z. lijker en mochten wij weer eenige dagen goeden voortgang maken. Het astronomische middagbestek van den 10den Februari plaatste ons op de Gronden en Ushant I. op voldoende afstand rondende, hielden wij zooveel mogelijk loef, omdat de barometerstand van 778 mM. ons voor de komende windrichting niet veel goeds voorspelde; kleine mistbanken dreven daarna voortdurend over ons heen.

Ten 11 u. E.W. van den 11den Februari kregen wij van dek zicht van het schijnsel van de lichten van Lizard en van top tevens van dat van Wolfrock. Na hoekmeting op de bramzaling hadden wij dus een goede met een looding overeenkomende plaatsbepaling en werd de koers gesteld in den lichtcirkel van startpoint.

Zeer mistig boven het land en met pl.m. 4 mijls vaart werd toen de reis door het Engelsche kanaal voortgezet en na den middag van den 12den N. lijker gestuurd, om te trachten met zonsondergang zicht te krijgen van het licht van Startpoint.

Toen dit verkregen was, werd gestuurd naar den lichtcirkel van Portland, om zooveel mogelijk voeling te houden met de Engelsche kust, doch spoedig werd het daarna flauw en stil.

Ten 11 u. E.W. kwam de wind door uit het N.O.—O.N.O., zoodat opgewerkt moest worden. Wij bleven daarbij zooveel mogelijk onder den Engelschen wal, doch mist maakte verkenning onmogelijk.

Ten 8 u. 30 m. V.M. van den 13den Februari kwam de Engelsche sleepboot *Hibernia* uit de heifigheid opdagen en hare diensten aanbieden, en na voor 110 Engelsche ponden een accoord te hebben aangegaan, werd de reis achter de sleepboot vervolgd.

Op de D.W. van den 14den werd Dungeness bereikt, waar de loods aan boord kwam en ten 6 u. D.W. van den 15den Februari gingen wij het Slijkgat binnen, waarna ten 9 u. V.M. voor het Aardappelgat geankerd werd om hoogwater af te wachten. Daar op seinafstand zijnde, rekende ik mij toen onder de bevelen van den Schout-bij-nacht, Directeur en Commandant der marine te Hellevoetsluis.

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

a en b. Bij de vele bezoeken door Hr. Ms. *Nautilus* reeds aan Santa-Cruz de Teneriffe en Las Palmas gebracht, worden deze plaatsen als van voldoende bekendheid beschouwd.

c. Aangekocht te Santa-Cruz de Teneriffe in November 1902:

148 K.G. versch brood a f 0.25, 592 K.G. versch vleesch a f 0.73 per K.G.; 1628 K.G. aardappelen a f 8.70, 18 K.G. uien a f 12.— per 100 K.G.; 1480 rts. groenten voor potspijs a f 0.08⁵ per rts.; 82 ton drinkwater a f 2.92 per ton; 300 stuks eieren a f 0.06 per stuk; 10 K.G. ijs a f 0.13⁵ per K.G.; 25 stuks sinaasappelen a f 0.38 per 25 stuks; 10 ton Cardiff-steenkolen a Sh. 27 per ton; 30 K.G. cement a Sh. 4-8.

Aangekocht te Las Palmas in December 1902:

592 K.G. versch vleesch à frs. 1.75 per K.G.; 28 K.G. rundvet à frs. 1.75 per K.G.; 1480 K.G. aardappelen à frs. 13.— per 100 K.G.; 1480 K.C. groenten voor potspijs, frs. 187.5; 95 tonnelada drinkwater à frs. 3.50 per tonnel.; 24 K.G. gecond. melk frs. 30.—; 8 ton steenkolen à p. st. 1-10-6 per ton.

Aangekocht te Las Palmas in Januari 1903:

518 K.G. versch vleesch à frs. 1.75 per K.G.; 13 K.G. rundvet à frs. 1.75 per K.G.; 1591 K.G. aardappelen à frs. 13.— per 100 K.G.; 72 K.G. uien à frs. 0.25 per K.G.; 1295 rants. groenten voor potspijs à frs. 165.—; 51 tonnelada drinkwater à frs. 3.50 per tonnel.; 120 K.G. gecond. melk à frs. 30.— per 24 K.G.; 2 K.G. gedroogde pruimen à frs. 1.— per K.G.; 2 K.G. vruchten op water à frs. 2.— per K.G.; 4¹/₂ ton steenkolen à p.st. 1-9 per ton.

d. Bij aankomst te Santa Cruz op den 13den November werd het Spaansche gouvernement volgens de voorschriften gesalueerd, welk saluut onmiddellijk beantwoord werd. Wij werden gecompimenteerd

vanwege den Commandant van het Spaansche stationsschip *Nueva Espana*, den Luitenant ter zee der 1ste klasse JULIO PEREZ Y PERERA, waarvoor bedankt werd.

Aan den Nederlandschen consul werd kennis gegeven van onze aankomst. Bezoeken werden door mij afgelegd bij den Nederlandschen consul, den Militairen commandant, den Civielen gouverneur en den Commandant du port. De Commandant van de *Nueva Espana* bracht mij het eerste bezoek, dat beantwoord werd.

Alle autoriteiten brachten mij persoonlijk hun contrabezoek of lieten dit afleggen door hun adjudant, de Civiele gouverneur werd bij vertrek van boord gesalueerd met 13, de consul met 9 schoten.

Den 18den November namen wij, na ontvangen kennisgeving, door vlaggen van top deel aan de viering van den verjaardag van de grootmoeder van Z. M. den Koning van Spanje. Hiervoor werden wij den volgende dag bedankt.

Onze Consul te Santa Cruz de Teneriffe is onvermoeid in attenties en beleefdheden.

Den 18den en den 19den November maakte ik met den Consul en vergezeld van een officier en één adelborst der 1ste klasse een tocht naar de vallei van Orotava. Den 21sten bood de Consul mij met 3 officieren en 1 adelborst der 1ste klasse een diner aan en beantwoordde ik die beleefdheden met een diner aan boord voor den Consul en familie.

Den 24sten November was er te onzer eere een bal in de societeit Casino, waaraan door Commandant en 6 officieren en adelborsten werd deelgenomen. Een voorgenomen namiddagbezoek van eenige families aan boord op den 26sten November, moest wegens groote beweeglijkheid van Hr. Ms. *Nautilus* worden afgeraden.

Bij aankomst te La Luz, hadden de voorgeschreven saluten en bezoeken plaats, het saluut werd onmiddellijk beantwoord. Aan onzen nieuwen Vice-consul, volgens een van den Consul te Santa Cruz ontvangen schrijven als zoodanig benoemd, werd kennis gegeven van onze aankomst.

Den 13den December kwam hier in de haven het Argentijnsche oorlogsfregat *Pte Sarmiento*, commandant Capt. de Navia: FELIX DUFOURQ, waarmee de voorgeschreven bezoeken werden gewisseld. Met zeer veel leedwezen had men aan boord van dit schip het plotseling overlijden vernomen van Z.E. den Vice-Admiraal P. ZEEGERS VREECKENS, aangezien de ontvangst van dien bodem te Amsterdam, bij de opvarenden zulke aangename herinneringen had achtergelaten.

Den 14den December werd het treurige telegraphische bericht ontvangen van het overlijden van Z.E. den Minister van Marine G. KRUIJS. Volgens het daarbij ontvangen bevel, werden gedurende 3 dagen vlag,

geus en wimpel halfstok geheschen. Aan de equipage werd van deze treurige gebeurtenis mededeeling gedaan, terwijl er door een officier van piket kennis van werd gegeven aan den Commandant du port en aan den Commandeerenden officier van het Argentijnsche oorlogsfregat *Pte. Sarmiënto*. Laatstgenoemde gaf toen kennis dat zijne bepalingen hem slechts veroorloofden gedurende 24 uur aan die rouwplechtigheid deel te nemen, voor welke deelname na afloop door een officier van piket werd bedankt.

Den 17den December vertrok de *Pte. Sarmiënto* naar Rio Janairo, wij wenschten dat schip per sein een goede reis. Op den V.M. van den vertrekdag had ik het genoegen met eenige autoriteiten van den wal bij den Commandeerenden officier van dien bodem te dejeuneren.

Den 28sten December kwam in de haven de Russische kruiser *Kreysser*, Commandant Capt. de frégate ALEXANDRE WITTE en den 31sten December de Italiaansche kruiser *Elba*, Commandant Capt. de frégate *Rafaela Borea*. De voorgeschreven formaliteiten en bezoeken hadden alle plaats.

Tijdens het verblijf ter reede van de *Pte. Sarmiënto* hadden er ter eere van dien bodem verschillende feestelijkheden plaats, waaraan ook van Hr. Ms. *Nautilus* door eenige officieren en adelborsten der 1ste klasse werd deelgenomen. Voor de verschillende feesten der hier verblijfhoudende Engelsche families, kregen wij ook een invitatie waaraan door eenige officieren en adelborsten werd voldaan.

Bij onze aankomst te Las Palmas op den 14den Januari 1903, was een saluut overbodig. Aan de autoriteiten werd kennis gegeven van onze aankomst.

Ter beantwoording van de verschillende ontvangen uitnoodigingen gaf Hr. Ms. *Nautilus* den 21sten Januari een achtermiddag feestelijkheid aan boord. Ongeveer 80 Spaansche, Fransche, Engelsche en Russische dames en heeren hadden aan onze uitnoodiging gevolg gegeven en op het zeer mooi versierde schip en met de assistentie van een ons welwillend aangeboden militair muziekkorps voor dansmuziek slaagde dit feest zeer goed.

Den 23sten Januari kregen wij uitnoodiging voor een galavorstelling in de opera, ter eere van den verjaardag van Z. M. den Koning van Spanje. Met het oog op ons vertrek den volgenden morgen zoo vroeg mogelijk, moesten wij evenwel voor die invitatie bedanken.

Officieel was er van de viering van dien verjaardag geen kennis gegeven, waarom noch wij, noch de Russische kruiser *Kreysser*, daaraan deelnamen.

Onze nieuwe vice-consul te Las Palmas, DR. APOLINARIO, practiseerend geneesheer zijnde, heeft natuurlijk niet veel tijd over tot het bewijzen van tijdroovende beleefdheden. Z.W.E.G. is, in zijn functie

van 2den burgemeester, in Las Palmas evenwel iemand van zeer veel invloed, wat dikwijls zeer gemakkelijk is voor afdoening zoowel van officieele als particuliere zaken. De meest mogelijke bereidwilligheid en assistentie werden steeds ondervonden.

3°. Het schip.

Hr. Ms. *Nautilus* is een uitstekend zeeschip, in kalm water zeer goed manoeuvreerend, sterk en met een ijzersterk tuig. Om met wat zee of deining op te werken is het schip evenwel te kort en te hoog boven water. Het loopt dan geen vaart maar wraakt veel, zoodat men verliest in plaats van loef haalt. Overigens wordt verwezen naar het vroeger gerapporteerde.

4°. Oefeningen.

Ter reede Middelharnis hebben voor vertrek zooveel mogelijk tuigoefeningen plaats gehad. Overdag was reeds te Hellevoetsluis voldoende geoefend, zoodat nu voor zoover het onstuimige weer het toeliet, overdag de verschillende rollen werden beoefend, benevens de veiligheidsmat werd omgenomen, terwijl zoowel op de E.W. als op de H.W. kwartiersgewijze met de zeilen en de bramraas werd geëxerceerd.

Nog voor wij het Zuiderdiep uit waren, begon het schip reeds op de vrij hooge deining aardig te werken en voor zoover de onmiddellijk opkomende zeeziekte dit toeliet, werden de jongens geoefend in het enteren op het wat slingerend en vrij veel stampende schip, welke oefening, wanneer mogelijk, werd voortgezet. Later hadden de oefeningen plaats volgens een naar aanleiding van artikel 9 hoofdstuk VI g deel I der Verordeningen voor de Kon. Ned. Zeemacht samengesteld zee- en reetableau, dat alleen niet gevolgd werd, als de omstandigheden de exercitiën onmogelijk maakten, hetgeen op een winterreis natuurlijk meermalen voorkomt. Manoeuvreren zoowel met het schip als met het tuig, 's nachts en overdag, onder ruwe omstandigheden, hetgeen dikwijls voorkwam, was voor een ieder zeer leerzaam; voor de aanwezige matrozen der 1ste klasse om hen te vormen tot bekwame practische kwartiermeesters en voor de jongens om hen practisch te vormen tot matroos.

Tot het uitvoeren van die scheepsverrichtingen en manoeuvres welke zelden voorkomen, werd van den 12den December 1902 tot den 3den Januari 1903 vertoefd in de daarvoor zeer gunstige haven van La Luz. Alle jaarlijks voorkomende verrichtingen en manoeuvres met de verschillende ankers, het oprichten van bokken enz., hadden daarbij plaats. Het gunstige klimaat maakte, zelfs in Januari, zwemmen nog dagelijks mogelijk.

Op het kruisgebied deden de adelborsten der 1ste klasse onder toezicht den dienst van officier van de wacht en commandeerden alle manoeuvres en exercitiën; zij commandeerden allen zelfstandig eenige reewachten. Waar mogelijk oefenden zij zich in observatiën met de kunstkim.

Bij de opleiding kregen zij een zeer werkzaam aandeel.

De matrozen der 1ste klasse deden dienst als kwartiermeester. Bij algemeene exercitiën en manoeuvres bleven bij de toppen alleen de chefs, de overige onderofficieren werden vervangen door matrozen der 1ste klasse. In elke sloep waren zij dd. onderofficier en deden zij verder dienst als onderofficier der marsen, onderofficier van de wacht, baks- en vice-baksmeester, enz.

De matrozen der 3de klasse waren weer tot een afzonderlijke divisie vereenigd en zijn onder een speciaal daartoe aangewezen officier, aan wien een bootsman was toegevoegd, geoefend. Zij droegen de bewondering weg van die officieren die voor het eerst met hen in aanraking kwamen en het zijn dan ook allen flinke bevaren jeugdige matrozen, op wie, onder alle omstandigheden kan gerekend worden. Velen hebben het examen voor matroos der 2de klasse met goeden uitslag kunnen afleggen.

Van de jongens heeft deze reis matrozen gevormd die gewend zijn geraakt aan scheepsorde en discipline en die geleerd hebben te leven en te werken op een in zee zijnd schip. Door de verrichtingen in het tuig onder dikwijls ruwe omstandigheden, hebben zij geleerd te durven en op hun krachten te vertrouwen, terwijl hun algemeene handigheid er zeer door is vergroot. Flink deden zij onder alle omstandigheden, zowel 's nachts als overdag, met alles mee.

5°. Verschillende bijzonderheden.

De gezondheidstoestand was op deze reis zeer goed, terwijl de geest der bemanning niets te wenschen overliet.

Ook het gedrag was zeer goed; slechts enkele jongens moesten voortdurend gecorrigeerd worden. Zooveel mogelijk uit den dienst ontslaan van die jongens, die op hun kameraden tevens een zeer slechten invloed hebben, zal een zeer gunstigen invloed uitoefenen op het gehalte van het mindere personeel der zeemacht.

In zee werden de nachtwachten geregeld als volgt;

E.W. van 6¹/₂ u. tot 10 u.

H.W. " 10 " " 4 " terwijl om 7 u. D.W. overal werd gemaakt. Deze regeling heeft goed voldaan. Slapen als uitkijk, schildwacht, blindeman, enz., kwam nagenoeg niet voor.

Wanneer het schip ter reede vertoefde, kregen de jongens elk wekelijks gelegenheid, onder geleide van den adelborst en de onderofficieren

der afdeeling een wandeling te maken. Uit de amusementskas kregen zij daarbij dan wat vruchten en een paar sigaren. Een enkele maal werd er afdeelingsgewijs onder den officier der afdeeling een pic-nic van gemaakt van 's morgens 7 uur tot 's middags 5 uur. Een wagen met koffieketels, brood, enz., vergezelde dan den troep en het theewater werd om 12 uur in het open veld bereid en genuttigd.

De matrozen der 3de klasse passagierden een paar keer 's weeks tot 7 uur 's avonds. Het gezonde, flinke voorkomen van onze jeugdige matrozen trok overal de aandacht, zoowel aan den wal als bij de vreemde marines, waarmede wij in aanraking zijn geweest.

b. Zomerkruistocht.

Commandant: de Kapitein-luitenant ter zee R. REINDERS.

1°. Nautisch gedeelte.

Hr. Ms. *Nautilus* verliet den 16den April 1903 de haven van Hellevoetsluis en ankerde ter reede. Den 20sten April d. a. v. werd het schip door den Schout-bij-nacht, Directeur en Commandant der marine te Hellevoetsluis geïnspecteerd.

Den daarop volgende dag, nadat gedurende twee etmalen het stormsein gewaaid had, daalde de barometer zoo snel, dat de kapitein der sleepboot — die reeds voor de vijfde maal Hr. Ms. *Nautilus* sleepte — bezwaar maakte de reis te aanvaarden.

Toen den volgende dag, den 22sten April, die snelle daling ophield, werd ten 8 u. 30 m. V.M., gesleept door de „Poolzee“, de reede verlaten. Ten 11 u. 30 m. werd de verkenningston gepasseerd en door mij, met het oog op den geringen graad van geoefendheid der equipage, in verband met het zeer veranderlijk weer der laatste dagen en eene hevige mate van zeeziekte, die onder de bemanning voorkwam, gebruik gemaakt van de vergunning om de *Nautilus* te laten slapen.

Om 1 u. 30 m. werd Schouwenbank, ten 5 u. 30 m. P.V. de Noord-Hinder gepasseerd en kwam Hr. Ms. *Nautilus* ten 5 u. D.W. te Dungeness, waar de loods werd afgezet.

Na het passeeren van Dungeness werd de wind zeer veranderlijk. Bij een barometerstand van 749 m.M. draaide hij van N.N.O. door het N. tot N.W. en ging vergezeld van regen, om ter hoogte van Wight op den middag van den 23sten April nagenoeg geheel te gaan liggen. Deze toestand bleef voortduren tot op den V.M. van den 24sten April, 9 mijlen beZ. Lizard-Head, de sleeptros werd losgegooid. Onderwijl was de barometer hard gerezen tot 759 m.M.

De weinige standvastigheid in de windrichting in verband met de

zeer geringe mate van geoefendheid der gansche equipage, deed mij besluiten gebruik te maken van de vergunning, mij bij artikel 1 der instructie verleend.

Na bez. Lizard eenigen tijd zonder vertier te hebben gelegen, vergunde een zacht N.lijk briesje mij gedurende een paar uren met alle zeilen bij West (magn.) te sturen. Daarna werd het wederom stil, afgewisseld met eene zeer F.K., die op de E.W. ten 10 u. gaandeweg door het W.—Z.W. rondliep, terwijl de barometer op dat oogenblik begon te dalen.

Dientengevolge werd op de H.W. van den 25sten April over stuurboord bij den wind gestuurd en kon zoodoende W.N.W. (magn.) worden behouden. In de vrij hooge zee werd evenwel door het hevige stampen weinig voortgang gemaakt. Gaandeweg nam deze koelte op de P.V. zoodanig in kracht toe, dat ten 7 u. de *Nautilus* bijlag over stuurboord. Op de D.W. werd weder zeil gezet.

Op den V.M. van den 26sten April draaide de wind naar het W. en besloot ik Z.Z.W. (magn.) over B.B. te gaan sturen. Langzamerhand was de barometer gedaald tot 745 mm.

Op den V.M. van den 27sten April was ik verplicht, wederom voor eenige uren te gaan bijliggen voor hevige N.W.lijke buien. De wind daarna heen en weer draaiende tot Z.W., gingen wij successievelijk driemaal over stag.

In den V.M. van den 30sten April wakkerde een N.W.lijk briesje aan, zoodat 6 mijl in den koers kon worden behouden. De barometer schommelde om de 744 heen en weer en rees daarna tot 760, terwijl de wind als frissche bries bleef doorstaan van W.N.W.—W.Z.W. Zoodoende had ik met heel veel moeite, tegen de voortdurende W.lijke winden in, bij het middagbestek van den 1sten Mei 10½ graad W.L. bereikt, toen op de P.V. van dienzelfden dag eene hevige bui uit het Z.W. mij noodzaakte om zeil te minderen en zoodanig in kracht toenam, dat ik op de E.W. voor stormweer moest gaan bijliggen over B.B.

Bij steeds dalenden barometer (760—740 m.M.) bleef deze toestand voortduren tot op de P.V. van den 3den Mei verhaald werd, omdat ik gaandeweg te veel om de O. gezet was, om met de doorstaande W.lijke winden Finisterre nog veilig te kunnen ronden. Na gedaald te zijn tot 738, begon de barometer op de P.V. langzaam te rijzen en besloot ik op den middag van den 4den Mei zeil te zetten en te trachten, om de Noord sturende, de gelegenheid te zoeken om de verloren W.L. weder terug te winnen.

Dientengevolge bracht het middagbestek van den 9den Mei mij ongeveer op dezelfde lengte als den 1sten Mei, doch een paar graden Noordelijker.

Wat ik vanaf den 26sten April vermoed had, was dus wel bewaar-

heid, dat wij namelijk in het geval verkeerd hadden, waarin bij voortdurend doorstaande Westelijke winden voor een zeilschip wordt aangeraden eene veilige haven op te zoeken en gunstigen wind af te wachten „to prevent wear and tear.” Nu het doel der reis evenwel was oefening, meende ik mogelijk tijdverlies enz. niet te veel in rekening te moeten brengen en genoemden raad in den wind te mogen slaan. Berouw voelde ik dan ook hierover niet, want tot den 9den Mei heeft Hr. Ms. *Nautilus* zich bevonden op een oefeningsterrein, zooals ik in Zuidelijker streken vermoedelijk wel niet meer zal aantreffen. Voor hoog en laag was het een tijd van onafgebroken inspanning, maar dientengevolge zeer leerzaam.

De hevige winden, beschreven in de „Sailing directions West Coasts of France etc. Chapter I, Wind and weather, Bay of Biscay,” hadden wij voor de bedoelde bedoelde baai in hun geheel medegemaakt.

Nadat tot op de H.W. van den 9den Mei het weder zeer buiig gebleven was, kwam er voor het eerst een flauw briesje uit het O. door, dat, langzamerhand aanwakkerende, mij vergunde met 8-mijls vaart om de Z.W. te koersen.

Spoedig draaide deze wind weer naar het N., maar bleef mij gunstig, zoodat flinke etmalen gemaakt konden worden. Op de breedte van Gibraltar werd nog een weinig windstilte ondervonden, maar daarna kregen wij op den 14den een N.O.lijke bries, die ons op de P.V. van den 16den Mei ter reede Funchal bracht.

Gaandeweg was de barometer gerezen tot 772 m.M.

Na gedurende 6 dagen ter reede Funchal te hebben ververscht, werd den 23sten Mei ten 12 u. 30 m. A.M. het anker gelicht en de reede verlaten.

Een zeer flauw Westelijk zuchtje vergunde mij Z. (magn.) te sturen, totdat op de P.V. ten 6 u. eene flinke Oostelijke bries doorkwam, die gaandeweg draaide tot N.O. en mij bracht op het terrein, voor het houden van manoeuvres uitgekozen, n.l. tusschen de Salvages-eilanden en Lanzarote.

Begunstigd door een flinken N.O.—N.W.lijken wind, werd hier onder zeil gemanoeuvreed en hield ik den 2den Juni af naar La Luz, alwaar op den V.M. ten 11 u. het anker viel.

De voor Hr. Ms. *Nautilus* bestemde victualie, die den 7den Juni per stoomschip *Kürt Woermann* ter reede La Luz arriveerde, werd den volgende dag in goeden staat overgenomen.

Op den V.M. van den 10den Juni werd het anker gelicht en, na even buiten de pier gesleept te zijn, zeil gezet. De koers recht in den wind op zijnde, werd alzoo opgewerkt naar straat Rio, alwaar Zondag, den 14den Juni V.M. ten 10 u. in den Z.lijken ingang der straat geankerd werd in 15 vaam, voor 50 vm. van bakboords anker.

Tot den 24sten Juni vertoefde Hr. Ms. *Nautilus* aldaar tot het houden van verschillende oefeningen, terwijl op den V.M. van dien dag ten 9 u. het anker werd gelicht en koers gezet op Santa Cruz de Tenerife, alwaar den volgenden dag, A.M. pl.m. 1 u. geankerd werd voor 26 vm. van stuurboords en 25 vm. van bakboords anker in 5 vm. water, terwijl een werpanker voor alle zekerheid achteruit werd uitgebracht.

Den 8sten Juli d. a. v. werden op den A.M. de ankers gelicht en sleepte het Spaansche stoomschip *Teneriffe* ons naar buiten en even in den wind.

Steeds gebruik makende van den gunstigen boeg, werd met flauwe briesjes, draaiende van N.N.O.—N.N.W. (afgewisseld door windstille), opgewerkt tot den 18den Juli, met het resultaat dat gemiddeld pl. m. 35 mijl per etmaal in den koers werd afgelegd.

Op den A.M. van dien dag evenwel kregen wij plotseling eene hevige bui uit het N.O., die overging in hard doorstaande winden uit diezelfde richting en uit het N.O.t.O. Deze brachten ons na vier dagen op de breedte van Cadix, maar op 17° W.L. Meermalen moesten de bovenmarszeilen worden geborgen en wederom bleek, dat met hard doorstaande winden en de daarbij passende zee Hr. Ms. *Nautilus* in die mate dwars wordt weggezet, dat op een behouden koers minder dan pl. m. 8 streken van de windrichting, niet mag worden gerekend.

Toen den 22sten Juli de wind schraalde en stuurboords-boeg de voordeeligste werd, gingen wij over stag, kregen nog 1½ etmaal stilte en koersten, met veranderlijke winden van N.N.O.—N.W., naar St. Vincent. Dit licht kwam den 27sten Juli ten 8 u. E.W. in 't zicht.

In de golf van Cadix veranderde de krachtig doorstaande N.N.O.lijke wind, welke ons somtijds ruim 9 mijl deed loggen, in flauwe briesjes uit het N.N.W. en windstille, zoodat eerst den 29sten Juli ongeveer 10 u. V.M. de loods voor Cadix aan boord werd genomen en deze Hr. Ms. *Nautilus* ten anker bracht in 5¼ vm. water voor 45 vm. van stuurboords en 45 vm. van bakboords anker.

Hier vertoefde Hr. Ms. *Nautilus* tot Maandag, den 10den Augustus. Tot 4 u. A.M. werd gewacht of de wind wellicht gunstig zou worden om zeilende de reede te kunnen verlaten, doch toen deze steeds flauw uit W.lijke richting bleef waaien, werd eene sleepboot aangenomen, die ons naar buiten bracht.

Ruim twee etmalen ondervonden wij in de golf van Cadix flauwe N.W.lijke winden, afgewisseld door stilte en kwamen daarna onder den invloed van de Portugeesche Noord, die ons een flink etmaal om de W. deed maken. Gedurende 4 dagen kon met N.O.lijke winden vrijwel koers gestuurd worden op de Azoren, doch daarna kwamen de veranderlijke briesjes meer uit het kwadrant, gelegen tusschen W. en N., zoodat slechts weinig voortgang gemaakt werd.

Vermits nu uit vorige reizen duidelijk blijkt, dat gemiddeld op pl. m. 3 weken voor de thuisreis van af de Azoren dient te worden gerekend en het middagbestek mij op den 22sten Augustus nog 180 mijl Z.O. van Ponta Delgada plaatste, welken afstand ik vermoedelijk opwerkende zou dienen af te leggen, meende ik, dat het raadzaam was het voor-nemen om de Azoren aan te doen op te geven en wendde dus den steven om de N.

Aangezien de eerstvolgende dagen de wind flauw bleef waaien uit N.W.—W.N.W.lijke richting, had ik alle reden mij over het genomen besluit te verheugen.

Gedurende een viertal dagen had Hr. Ms. *Nautilus* alzoó in eene streek — waar volgens de Deutsche Seewarte in Augustus uit het kwa-drant W.—N. geen winden te verwachten zijn — onafgebroken juist uit dien hoek veranderlijke koelten ondervonden. Hierop volgde een vijftal etmalen, gedurende welke windstilte nu 'en dan door zeer flauwe N.lijke en N.O.lijke briesjes werd afgewisseld.

Daarna kregen wij tamelijk onafgebroken den wind met matige kracht uit Z.W.—N.N.W.lijke richting, tot op de E.W. van den 3den September eene hevige bui uit het Z.Z.O. mij dwong, gedurende 24 uur te gaan bijliggen. Den volgenden dag draaide de wind wederom naar het W. en nam gaandeweg in kracht toe, zoodat het middagbestek van den 7den September ons bijna op de Gronden plaatste en den 10den Sep-tember ten 10 u. V.M. te Dungeness de loods reeds aan boord werd genomen.

Met eene flinke Z.W.lijke bries werd naar den Noord-Hinder geloopt, doch langzamerhand was de wind zóó in kracht toegenomen, dat ik besloot geen koers te stellen op Schouwenbank, maar meer de ruimte te gaan opzoeken, ten einde c. q. te kunnen gaan bijliggen. Zulks ge-schiedde dan ook op de E.W., bij bepaald stormweder.

Op de D.W. van den 11den September schoot de wind uit naar het N.W., doch bedaarde tegen den avond, zoodat ten 12 u. H.W. van den 12den September zeil werd gezet en koers gesteld naar de verkennings-ton van het Slijkgat, alwaar ten ongeveer 7 u. D.W. het anker viel en sein werd gedaan voor eene sleepboot. Gedurende dat stormachtige etmaal was de barometer van 765 tot 730, dus niet minder dan 35 m.M., gedaald.

Op den V.M. van den 11den September kwam door het hevige slin-geren en de hooge zee de voorste sloep B 3 aan stuurboord herhaalde-lijk te water, ging scheef hangen en dientengevolge kwam er speling in de sjourring. Pogingen om hierin te voorzien zonder menschenlevens op te offeren, mochten niet baten. Zooveel mogelijk werden de in de sloep aanwezige inventarisgoederen geborgen en ten slotte braken broekmat en krabber, terwijl het voorste takel uitpikte, de sloep tegen

boord stuk sloeg en om verdere averij aan de achterste sloep te voorkomen, het achtertakel diende te worden gesneden.

Toen op den A.M. van Zaterdag den 12den September de sleepboot arriveerde, werd het anker gelicht en brak bij deze gelegenheid de kop van den koning van het spil, benevens twee pallen. Alzoo werd het anker verder alleen met het benedenspil en eenige assistentie van de sleepboot gelicht en sleepte deze laatste Hr. Ms. *Nautilus* door het Slijkgat, Zuiderdiep, Aardappelengat en Haringvliet naar Hellevoetsluis, waar op sein van den Admiraal ongeveer ten 6 u. 30 m. P.V. in de haven werd gemeerd.

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

a. Madeira. In aansluiting op hetgeen door een mijner voorgangers in het bevel, den Kapitein-luitenant ter zee P. C. SWAAN, aangaande de reede van Funchal werd gerapporteerd, mag ik niet nalaten te vermelden, dat men daar aan het onveilige der reede in dezen tijd van het jaar weinig geloof slaat. Vermoedelijk zal het feit, dat in hoofdzak, zoo niet uitsluitend, alleen stoomschepen en dan nog voor korten duur Funchal aandoen, op deze meening van veel invloed zijn.

Gedurende ons verblijf alhier, kwam slechts één zeilschoener ter reede, die aan de kim in 't zicht komende, reeds gesleept werd.

De zorgvuldigheid, waarmee in Findlay, blz. 693, de enkele weinige ankerplaatsen worden aangegeven, schijnt mij onnoodig toe, want behalve in den O.lijken hoek, waar de telegraafkabels liggen, ankerden de vele stoomschepen overal op de reede op plaatsen, hun door een sloepje, voerende eene vlag met de letter P er in, aangewezen.

De manier om ter reede te komen, door Findlay aangegeven voor een zeilschip, werd ook door mij gevolgd, maar nadat een flinke N.O.lijke bries mij tot vóór de reede gebracht had, vond ik aldaar geen W.lijken wind, maar volmaakte stilte, die ruim twee etmalen aanhield. Daarna kwam gedurende een paar uren een flauw W.lijk zuchtje door. De volgende dagen varieerde de wind van W. tot O., welke laatste zelfs vrij sterk doorstond.

Na bij aankomst vóór de reede gedurende een korten tijd zonder vertier te hebben liggen drijven, werd na eenige onderhandelingen het aanbod van eene sleepboot, om de *Nautilus* voor 4 pd. st. op de reede te brengen, aangenomen.

La Luz en Santa Cruz de Teneriffe. Bij de vele bezoeken door Hr. Ms. *Nautilus* reeds aan Las Palmas en Santa Cruz de Teneriffe gebracht, worden deze plaatsen als van voldoende bekendheid beschouwd.

Cadix. Hoewel de reede van Cadix m. i. geenszins onveilig kan genoemd worden, kreeg ik den indruk, dat zij voor een schip als Hr.

Ms. *Nautilus* als ververschingsplaats in dezen tijd van het jaar minder aan te raden is. Vooreerst ligt men zóóver van den wal, dat het vele roeien voor de jongens bij zeer hooge temperatuur te inspannend wordt en het gemis van de stoomsloep dan ook alhier door ieder zeer betreurd werd.

Voorts kregen wij gedurende ons verblijf te Cadix twee malen de z.g. „Levante”, Z.O.lijke winden, die zóó hevig doorstonden, dat de communicatie met den wal respectievelijk gedurende 2 en 1½ etmaal moest gesloten worden. Deze heete winden zijn daarenboven oorzaak dat iedereen zich minder aangenaam gaat gevoelen.

Het waschgoed, dat gewoonlijk bijna een etmaal nodig heeft om te drogen, kon tijdens het doorstaan der „Levante” reeds na 1½ uur worden neergenomen. Ook de anders behulpzame leverancier zag geen kans tijdens die Z.O.lijke winden ons de benoodigde verversching aan boord te brengen.

De contra-bezoeken werden mij onder deze omstandigheden per sleepboot gebracht.

De handel scheen hier, vooral sinds Spanje het verlies van Cuba te betreuren heeft, zeer achteruitgaande en vindt een groote mededingster in Sevilla. Men koestert evenwel nog eene stille hoop, dat, indien de financieele verhoudingen in Spanje den aanleg van steenen pieren en verdere benoodigde havenwerken mochten mogelijk maken, de groote overscheepkosten veel zouden kunnen verminderen — zoo niet vervallen — en zodoende Cadix weer een voorsprong op het nabij gelegen Sevilla zal verkrijgen.

Voor het verdere meen ik te mogen verwijzen naar vorige rapporten. Alleen stip ik nog even aan, dat de marine-werf gesloten was.

b. Beleefde referte naar de vroegere reisrapporten.

c. Aangekocht te Funchal:

298 K.G. versch vleesch	à 1 sh. 3 d. per K.G.
10,5 „ rundvet	„ 1 „ 5 „ „ „
890 „ aardappelen	„ — „ 2½ „ „ „
36 „ uien	„ — „ 5 „ „ „
740 rants. groenten voor potspijs	„ — „ ± 2 „ „ rantsoen.
29000 L. drinkwater	„ 4 „ 6 „ „ 1000 L.
16000 K.G. steenkolen	„ 23 „ 9 „ „ 1000 K.G.

Aangekocht te La Luz:

223,5 K.G. versch vleesch	à frs. 1.75 per K.G.
10,5 „ rundvet	„ „ 1.75 „ „
703 „ aardappelen	„ „ 13.— „ 100 K.G.
36 K.G. uien	„ „ 0.25 „ K.G.
555 rants. groenten voor potspijs	„ „ ± 0.12 „ rantsoen.

41000 L. drinkwater à frs. 3.50 per 1000 L.

Koepokstof tot een bedrag van 14 peseta's.

Aangekocht te Santa Cruz de Teneriffe:

370 K.G. versch vleesch	à f 0.73 per K.G.
935 " aardappelen	" " 8.70 " 100 K.G.
900 rants. groenten voor potspijs	" " 0.08 " rantsoen.
60000 L. drinkwater	" " 2.92 " 1000 L.
8000 K.G. steenkolen	" 25 sh. " 1000 K.G.
30 " lood	" 75 centimos per K.G.

Aangekocht te Cadix:

296 K.G. versch vleesch	à Pta's 2.40 per K.G.
14 " rundvet	" " 1.25 " "
888 " aardappelen	" " 0.15 " "
36 " uien	" " 0.35 " "
72 " gecondenseerde melk	" " 2.50 " "
720 rants. groenten voor potspijs	" " 21.25 " 100 rantsoenen.
50000 L. drinkwater	" " 5.— " 1000 L.
8000 K.G. steenkolen	" " 53.— " 1000 K.G.

d. Bij aankomst op de verschillende plaatsen werden het Portugeesche en Spaansche gouvernement respectievelijk volgens de voorschriften gesalueerd, welke saluten onmiddellijk beantwoord werden.

Vergezeld van den Nederlandschen consul, werden de bezoeken afgelegd bij de militaire en civiele autoriteiten, die hetzij persoonlijk, hetzij door het zenden van een hoofdofficier, deze beleefdheden beantwoordden en c. q. de voorgeschreven saluten ontvingen.

Vreemde oorlogsschepen werden op geen enkele reede ontmoet.

Van de Nederlandsche consuls werd zonder onderscheid overal de meeste bereidwilligheid ondervonden. Kleine beleefdheden hunnerzijds werden zooveel mogelijk door mij op soortgelijke wijze gereciproceerd.

3°. Het schip.

Het schip en tuig verkeerden, behoudens kleine onderhanden genomen herstellingen, in goeden staat.

Hr. Ms. *Nautilus* is een uitstekend zeeschip, in kalm water zeer goed manoeuvreerend, sterk en voorzien van een ijzersterk tuig. Om met wat zee of deining op te werken is het schip evenwel te kort en te hoog boven water. Het loopt dan geen vaart, maar wraakt veel, zoodat alsdan van winnen in den koers weinig of geen sprake is.

4°. Oefeningen.

Ter reede Hellevoetsluis werden, voor zoover het stormachtige weder toeliet, oefeningen in het enteren benevens zeilexercitie gehouden en

den jongens de plaatsen geleerd, waar het touwwerk belegen is, hetgeen in zee werd voortgezet.

Bijna onafgebroken kon gedurende de reis het hier aan boord bestaande ree- en zeetableau van oefeningen gevolgd worden. Tijdens de reis van Madeira naar La Luz (23 Mei—2 Juni) werden genoemde tableaux evenwel geheel buiten werking gesteld en de gansche tijd besteed met manoeuvreren, hetgeen zoowel voor de officieren als de bemanning zeer goede vruchten opleverde.

In straat Rio werd de gelegenheid aangegrepen om die werkzaamheden te verrichten, welke in zee en op andere ankerplaatsen niet of minder goed kunnen geschieden.

Behalve het met parade opbrengen van bramstengen en raas en het weder neernemen dezer rondhouten met zonsondergang, werden aldaar de volgende oefeningen gehouden:

- 1°. het uitzetten van de barkas;
- 2°. het optuigen van de marssteng als laadboom, ten einde een rustanker onder den kraanbalk te brengen;
- 3°. het uitbrengen van een boeganker recht op en neer onder de barkas, ketting bijgevangen onder de barkas;
- 4°. het uitbrengen van een der boegankers drijvende onder de barkas, ketting bijgevangen aan eene tweede sloep;
- 5°. het optuigen van een bok tot lichten van den bezaansmast;
- 6°. het uitbrengen van een der boegankers drijvende tusschen twee sloepen;
- 7°. het visschen van een werpanker;
- 8°. het optuigen der nood-stuurinrichting;
- 9°. het inzetten van de barkas.

5°. Verschillende bijzonderheden.

De gezondheidstoestand was op deze reis zeer goed.

Ook het gedrag der schepelingen liet over het algemeen weinig te wenschen over; slechts enkele jongens moesten voortdurend gecorrigéerd worden. Zooveel mogelijk uit den dienst ontslaan van die jongens, die op hunne kameraden tevens een zeer slechten invloed hebben, zal een zeer gunstigen invloed uitoefenen op het gehalte van het mindere personeel der zeemacht.

In zee werden de jongens op het kruisgebied voor de nachtwachten verdeeld in drieën, ten einde hun eenigen meerderen tijd om te slapen te kunnen geven.

Op de verschillende plaatsen maakten zij afdeelingsgewijze wandelingen onder leiding van de luitenants ter zee der 2de klasse en werden hun, voor zooverre de daarvoor bestemde uitspanningskas zulks toeliet, kleine ververschingen verstrekt.

BESTEKKAART

VAN 90° WL. TOT 20° OL. Gr.

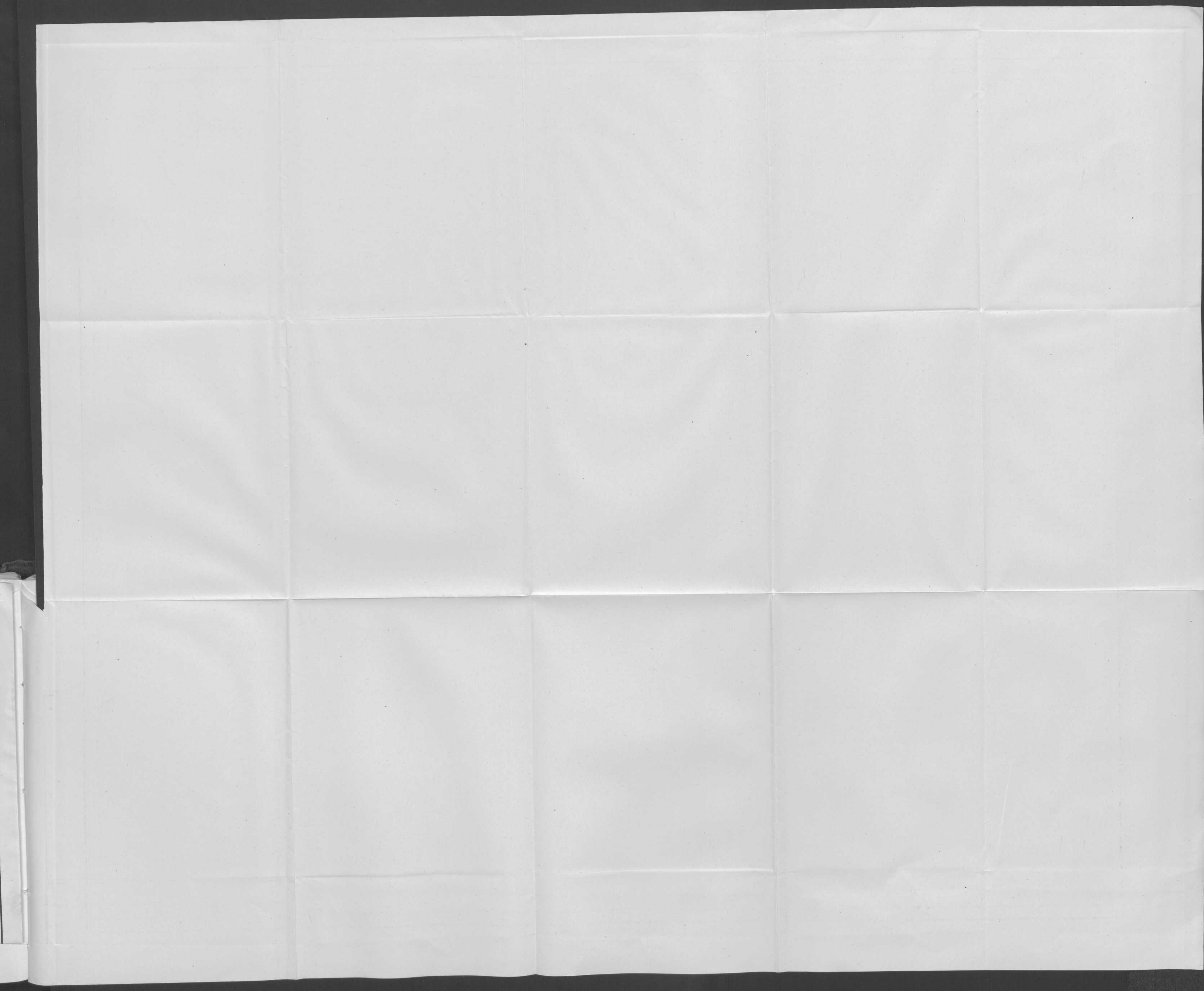




BESTEKKKAART

VAN 40° WL. TOT 120° OL. Gr.

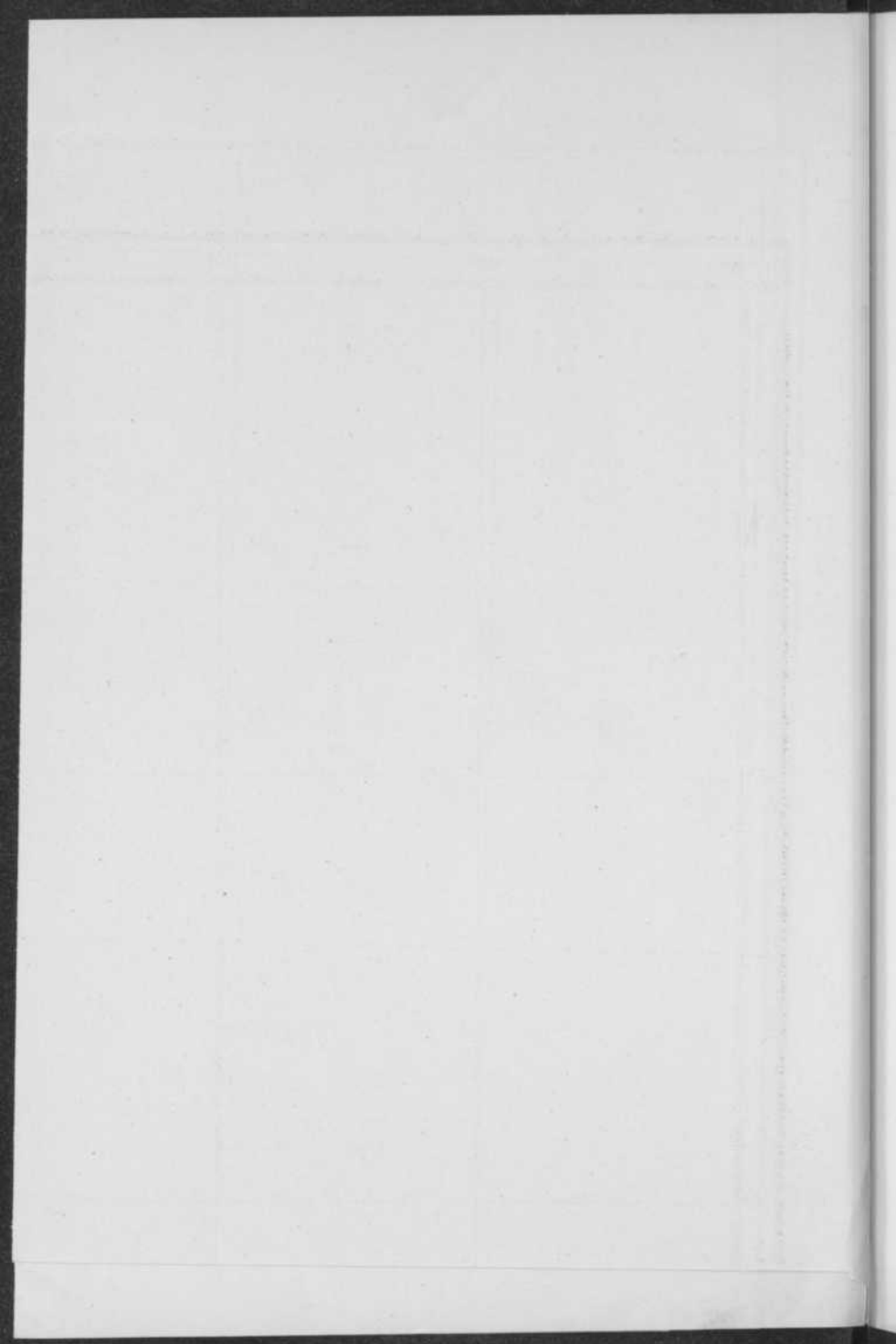




BESTEKKKAART
VAN 40° WL. TOT 10° OL.Gr.







VERRICHTINGEN

VAN DE

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE ZEEMACHT

GEDURENDE HET TIJDVAK

1 October 1902—1 October 1903.

b. **Binnenslands.**

b. Binnenslands.

Directeur en Commandant der marine te Willemsoord, de Schout-bij-nacht A. G. ELLIS tot den 16den Maart 1903, de Kapitein ter zee W. RÖMER (tijdelijk) tot den 7den April en daarna de Schout-bij-nacht J. WENTHOLT.

Directeur en Commandant der marine te Amsterdam, de Vice-Admiraal P. ZEGERS VEECKENS tot den 19den October 1902, de Kapitein ter zee P. F. H. VOLCKE (tijdelijk) tot den 2den December en daarna de Schout-bij-nacht W. J. DERX.

Directeur en Commandant der marine te Hellevoetsluis, de Schout-bij-nacht W. J. DERX tot den 2den December 1902, daarna de Schout-bij-nacht W. G. VAN NES.

In het tijdvak van 1 October 1902—1 October 1903 behoorden tot de zeemacht voor binnenlandschen dienst:

Hr. Ms. wachtschip *Adolf Hertog van Nassau*, te Willemsoord.

Hr. Ms. wachtschip *Prins Maurits der Nederlanden*, te Amsterdam.

Hr. Ms. wachtschip *Van Galen*, te Hellevoetsluis.

Hr. Ms. kanonneerboot *Bulgia*, gestationneerd te Vlissingen.

Hr. Ms. kanonneerboot *Dufa*, gestationneerd te Rotterdam.

Hr. Ms. instructieschepen *Urania*, *Aruba* en *Ever*, tot opleiding en oefening van adelborsten.

Hr. Ms. instructieschepen *Gier* en *Havik* en Hr. Ms. logementschip *Het Loo*, voor personeel der marine-reserve.

Hr. Ms. instructieschip *Das*, tot opleiding en oefening van leerlingen-machinist.

Hr. Ms. artillerie-instructieschip *Bellona* en Hr. Ms. instructieschip *Sperwer*, tot opleiding van konstabels en kanonniërs.

Hr. Ms. instructieschip *Lynx*, tot opleiding van stokers.

Hr. Ms. torpedo-instructieschip *Marnix*, tot opleiding van torpedisten.

Hr. Ms. instructieschepen *Vulkaan*, *Amstel* en *Bonaire*, voor personeel van den torpedodienst.

Hr. Ms. logementschip *Buffel*, voor de opleiding van matrozen der 1ste klasse tot kwartiermeester en voor de voortgezette opleiding van jongens tot matroos.

Hr. Ms. instructieschip *Castor*, toegevoegd aan bovengenoemd logementschip.

Hr. Ms. instructieschip *Admiraal van Wassenaer*, tot opleiding van jongens.

Hr. Ms. instructieschip *Pollux*, toegevoegd aan evengenoemd instructieschip.

Hr. Ms. instructieschip n^o. 16, tot opleiding van jongens bij de Kweekschool voor zeevaart te Leiden.

Hr. Ms. instructieschip *Heldin*, exercitiebatterij.

Hr. Ms. pantserschip *Evertsen* en Hr. Ms. monitors *Cerberus* en *Reinier Claeszen* bleven gedurende den winter in dienst en werden daarop weder aangewezen voor de herhalingsoefeningen van de zeemiliciens der lichting 1901 en voorts voor de oefeningen van de zeemiliciens der lichting 1903 en het verder personeel der zeemacht, evenals Hr. Ms. pantserschip *Kortenaer*, welke bodem den 8sten April 1903 werd in dienst gesteld.

Hr. Ms. kanonneerbooten *Dufa* en *Bulgia* keerden respectievelijk den 22sten en 31sten October 1902 weder tot den dienst als stationsschip te Rotterdam en te Vlissingen terug en werden in 1903 weder aangewezen voor de herhalingsoefeningen der zeemiliciens en verder voor de zomer-oefeningen.

Hr. Ms. logementschip voor zeemiliciens *Neptunus* werd den 26sten Februari 1903 in, en den 14den Juli d.a.v. uit dienst gesteld. Aan dezen bodem werd toegevoegd Hr. Ms. kanonneerboot *Balder*, die den 2den April 1903 in, en den 1sten October d.a.v. uit dienst werd gesteld.

Hr. Ms. kanonneerboot *Wodan* werd den 31sten Maart 1903 in dienst gesteld voor de herhalingsoefeningen der zeemiliciens van de lichting 1901 en bleef verder voor de zomeroefeningen in dienst.

Hr. Ms. kanonneerboot *Ulfr* werd den 1sten November 1902 uit dienst gesteld, kwam den 31sten Januari 1903 weder in dienst ter versterking van de scheepsmacht in de directie der marine te Amsterdam, in verband met de aldaar onstane werkstakingen, en werd den 2den April 1903 uit dienst gesteld.

Voor laatstgemeld doel kwamen op den 31 Januari 1903 eveneens in dienst Hr. Ms. kanonneerbooten *Braga* en *Bever*, die respectievelijk op den 31sten Maart en den 1sten April d.a.v. werden uit dienst gesteld, terwijl daarvoor alsmede gedurende eenigen tijd waren aangewezen Hr. Ms. riviervaartuigen *Merva* en *Isala* en verschillende andere van de hierboven genoemde grootere en kleinere schepen, waarvan sommige ook op andere plaatsen dan Amsterdam diensten verrichtten, verband houdende met de handhaving der orde in den tijd der werkstakingen.

Hr. Ms. riviervaartuigen *Merva* en *Isala* bleven onafgebroken in dienst.

Hr. Ms. opnemingsvaartuigen voor de militaire hydrographie *Geep* en *Raaf* werden den 16den October 1902 uit- en den 1sten April 1903 weder in dienst gesteld.

Hr. Ms. kanonneerboot *Hefring* was gedurende den zomer van 1902 in dienst voor proefnemingen op torpedo-gebied en werd den 12den November 1902 uit dienst gesteld; den 1sten April 1903 kwam zij weder in dienst

om te worden toegevoegd aan Hr. Ms. artillerie-instructieschip *Bellona*.

Hr. Ms. korvet *Sommelsdijk* werd den 20sten November 1902 in dienst gesteld voor uitoefening van politietoezicht op de visscherij in de Noordzee, en werd den 13den Mei 1903 weder uit dienst gesteld.

Hr. Ms. schoener *Argus* werd den 1sten November 1902 uit dienst gesteld en kwam den 11den April 1903 weder in dienst eveneens voor uitoefening van genoemd politietoezicht.

Hr. Ms. schoener *Dolfijn* bleef gedurende den winter met bedoeld toezicht belast en werd den 23sten Mei 1903 uit dienst gesteld.

Hr. Ms. schoener *Zeehond* werd den 18den November 1902 uit dienst gesteld om noodzakelijke herstellingen te ondergaan en kwam den 16den Mei 1903 weder in dienst voor uitoefening van politietoezicht op de visscherij.

OPLEIDING VAN MATROZEN DER EERSTE KLASSE TOT KWARTIERMEESTER EN VOORTGEZETTE OPLEIDING VAN JONGENS TOT MATROOS.

CURSUSJAAR.

Hr. Ms. instructieschip *Nautilus* 1 April 1902—1 October 1902.

Hr. Ms. logementschip *Buffel* 1 October 1902—1 April 1903.

Commandant: Kapitein-luitenant ter zee P. C. SWAAN.

Den 29sten Maart 1902 werden aan boord van Hr. Ms. instructieschip *Nautilus* voor opleiding geplaatst 5 matrozen der 1ste klasse en 92 jongens. Vóór het vertrek naar zee op den 17den April d.a.v. werden 2 jongens geëvacueerd en maakten de reis niet mede.

Gedurende de zomerreis van den 17den April tot den 21sten Augustus 1902 werd, zoowel in zee als ter reede, de bemanning geoefend volgens een tableau, dat bijna altijd gevolgd kon worden. In deze tableaux waren opgenomen alle in artikel 9 hoofdstuk VI g deel I der Verordeningen voor de Koninklijke Nederlandsche zeemacht voorgeschreven

vakken, voor de matrozen der 1ste klasse uitgebreid met theorie dienst onderofficier, zeilnaaien en verbandleer.

De scheepsverrichtingen en manoeuvres die zelden voorkomen, hadden in de haven van La Luz plaats.

Dinsdagmorgen en ook andere ochtenden werden besteed aan manoeuvreeren. Op de reis naar Cadix, welke opwerkende volbracht werd, bleven die achterwege. Zeilexercitiën werden elken werkdag op de P.V. gehouden, exercitiën met zeilen en rondhouten hadden ter reede op de D.W. plaats.

Roeien werd veel beoefend, zoowel op de uren in het tableau aangegeven als voor communicatie met den wal. In de haven van Santa-Cruz de Teneriffe stond gewoonlijk veel deining, ter reede Cadix staat vrij veel stroom en bovendien ligt het schip 20 min. roeiens van den wal, zoodat deze beide plaatsen voor oefening bijzonder geschikt zijn. Zeilen met sloepen had buiten de havens van La Luz en Santa-Cruz dikwijls plaats. Te Cadix werd bij gunstige gelegenheid van en naar den wal gezeild.

In de haven van La Luz werd dagelijks gezwommen.

Met het onderwijs in de gymnastiek (werktuigen) was een gediplomeerd onderwijzer belast. Bij de staafoefeningen werd hij door een ongediplomeerd sergeant der mariniers geassisteerd, die zulks vrij goed deed.

Onderricht in het herstellen van plunjes geschiedde tijdens het lappen en naaien, onder toezicht en leiding der baksmesters.

Schietoefeningen met het geweer tot kamerschietoefeningen werden geregeld voortgezet.

Het optisch seinen, de seinvlaggen en het gebruik daarvan werden onderwezen.

Schoolonderwijs kon slechts weinig gegeven worden, doordat geen voldoende personeel daarvoor aanwezig was.

Na het einde van den oefeningstocht vervolgden 3 matrozen der 1ste klasse den cursus niet, wegens weinig geschiktheid voor onderofficier; 3 jongens moesten voor den zeekrijgsraad terecht staan. De overigen, zijnde 2 matrozen der 1ste klasse en 87 jongens, gingen den 30sten September op Hr. Ms. logementschip *Buffel* over. Bij dezen cursus werden nog gevoegd 4 jongens, die in het hospitaal verpleegd werden.

Het gedrag der jongens was over het algemeen bijzonder goed. Het waren bijna steeds kleine vergrijpen, die gecorrigeerd moesten worden; 3 jongens moesten evenwel voor den zeekrijgsraad terecht staan. Feiten tegen de subordination kwamen niet voor. Gedurende den tijd dat de jongens wacht op- wacht af deden, kwam slapen op post enz. veelvuldig voor, wacht in drieën doende in het geheel niet.

De gezondheidstoestand was bijzonder goed.

De cursus aan boord van Hr. Ms. logementschip *Buffel* ving aan den 3den September 1902 en eindigde den 27sten Februari 1903. Er werd steeds een door den directeur en Commandant der marine te Hellevoetsluis goedgekeurd tableau gevolgd, waarin, behalve de in artikel 10, hoofdstuk VIg, deel I der Verordeningen voor de Koninklijke Nederlandsche zeemacht genoemde vakken, ook onderricht werd gegeven aan de matrozen der 1ste klasse in zeilnaaien en verbandleer, aan de jongens in loodwerpen en een enkele maal bewegingsspelen.

Door het vele gure weer en het ten gevolge van ijs, herhaalde malen onbruikbaar zijn van het kanaal en het Haringvliet, moesten veel regellen worden gehouden; de zeilexercities en roeien en zeilen, zoo ook de stoomoefeningen konden daardoor minder plaats hebben. De vrijvallende uren werden besteed aan herhalingsonderwijs, gymnastiek en schoolonderwijs.

In het begin van den cursus werd aan boord van Hr. Ms. monitor *Reinier Claeszen* geëxerceerd met en theorie gehouden over de kanonnen van 5 cM. Na het vertrek van dien bodem werden zij gestaakt en door andere oefeningen vervangen. De wachtbak werd in het omgaan met de revolver geoefend.

Schietoefeningen met het geweer hadden, zoolang de baau geopend was, geregeld plaats.

De matrozen der 1ste klasse schoten met patr. scherpe tot geweer kl. kaliber uit schietcilinders met het snelvurend geschut van 3.7 cM.; schijfschieten met geweer en revolver had wekelijks plaats.

Bij alle oefeningen deden de matrozen der 1ste klasse dienst als onderofficier.

De jongens rouleerden geregeld over leerling-, uitkijk- en schildwachtdiensten, de matrozen der 1ste klasse over de valreepwacht.

Aan infanterie-exercitiën werd veel zorg besteed. De matrozen der 1ste klasse werden geoefend als instructeur in de soldatenschool en de gewrichtsoefeningen met het geweer, en als sectie-commandant en guide bij de andere oefeningen.

Seinmiddelen en gebruik der vlaggen werden aan allen onderwezen; de meesten kunnen vrij vlug optisch seinen.

Doordat 2 gediplomeerde gymnastiek-onderwijzers aan boord geplaatst waren, droegen de gymnastiek-oefeningen zeer goede vruchten.

Aan schoolonderwijs werd veel tijd besteed, omdat de gelegenheid daartoe op de *Nautilus* bijna geheel had ontbroken. Het bestond voor de jongens uit lezen, schrijven, rekenen en aardrijkskunde van Nederland en de Koloniën, voor de matrozen der 1ste klasse in hoofdzaak uit rekenen en aardrijkskunde.

De resultaten van het onderwijs zijn goed te noemen, wat zeker aan

de toewijding van het instructie-gevende personeel moet worden toegeschreven.

De burgerleeraar toont nog steeds bijzonder veel ambitie.

Gedurende dien cursus werden 2 jongens afgekeurd en verlieten den dienst. Na het einde werd aan drie jongens, die in het hospitaal verbleven, vergund nogmaals een cursus te volgen, de overigen verlieten de opleiding en werden bevorderd; de beide matrozen der 1ste klasse tot kwartiermeester, 86 jongens tot lichtmatroos.

In het begin van het verblijf kwam het een paar maal voor, dat jongens wegliepen, daarna slechts een hoogst enkele. Op enkele uitzonderingen na was het gedrag der jongens zeer goed. Een jongen, die wegens desertie door den zeekrijgsraad was gestraft, kwam aan boord terug en heeft zich daarna goed gedragen.

De gezondheidstoestand was bijzonder goed. Er kwamen echter nogal eens keelaandoeningen voor.

Hr. Ms. instructieschip *Nautilus*, 1 October 1902—1 April 1903.

Commandant: Kapitein-luitenant ter zee P. SCHOLTEN.

Hr. Ms. logementschip *Buffel*, 1 April 1903—1 October 1903.

Commandant: Kapitein-luitenant ter zee R. O. J. VERSCHOOR.

Bij den aanvang van den cursus bevonden zich in opleiding 15 matrozen der 1ste klasse en 80 jongens.

Vóór den aanvang van den kruistocht hadden, nog op de werf te Hellevoetsluis liggende, overdag reeds voldoende tuigoefeningen plaats gehad, ten einde de jongens te gewennen aan het voor hen eenigszins vreemde tuig, zoodat nu op de vlakte van Middelharnis ten anker liggende van den 17den tot den 21sten October 1902, voor zoover het onstuimige weer dit toeliet, overdag de verschillende rollen werden beoefend, waarbij tevens de veiligheidsmat werd omgenomen, terwijl verder, zoowel op de E.W. als op de H.W., kwartiersgewijze met de zeilen en de bramraas werd geëxerceerd, ten einde de jongens te gewennen zich ook in het donker in het tuig te bewegen en de verschillende verrichtingen uit te voeren. Tevens werd beoefend het in het donker losgooien en beleggen van het loopend tuig.

Zoodra er bij vertrek naar zee eenige beweging in het schip kwam, en dit was nog vóór wij het Zuiderdiep uit waren reeds in vrij hooge mate het geval, werden de jongens, voor zoover de onmiddellijk op-

komende zeeziekte dit toeliet, geoefend in het enteren op het wat slingerend en vrij veel stampende schip en zooveel mogelijk werd die oefening, zoowel 's nachts als overdag voortgezet. Op die wijze waren zij spoedig hersteld van zeeziekte en niet lang waren wij dan ook in zee of de jongens gingen onder alle omstandigheden mee het tuig in.

Tot leidraad voor de verschillende oefeningen werd gedurende den kruistocht gevolgd een in een winterkruistocht passend, in verband met artikel 9 van het Reglement voor deze opleiding samengesteld zee- en reetabteau, waarin ook geregelde oefeningen waren opgenomen voor de matrozen der 3de klasse, ter verdere opleiding tot matroos der 2de klasse.

Het goede weer, op de uitreis ondervonden, maakte dat de oefeningen toen zeer geregeld konden plaats hebben, zelfs batterij-exercitie en gymnastiek aan de werktuigen.

Op de kruistochten in het kruisgebied maakte het ondervonden onstuimige weer het geregeld volgen van het tableau dikwijls onmogelijk en voor zoover dit kon, werd daarin dan op andere wijze voorzien. Toch moeten zulke omstandigheden voor het in artikel 9 van hoofdstuk VI g, deel I omschreven doel van den kruistocht onder de meest vruchtdragende worden gerangschikt, want wie nog geen zee-man is, heeft dan gelegenheid het te worden. Manoeuvreeën, zoowel met het schip als met het tuig 's nachts en overdag onder zeer ruw weer, eischt van een ieder dat hij zijn volle aandacht schenkt aan alles wat hij doen en laten moet, en zoo waren die omstandigheden zeer bevorderlijk tot het vormen van de bij de opleiding aanwezige matrozen tot bekwame practische kwartiermeesters en van de aanwezige jongens tot matroos.

Ook op de thuisreis hebben de omstandigheden ons vergund het oefeningstableau vrij geregeld te volgen.

Ter reede vertoevende, zoowel te Santa Cruz de Teneriffe als later in de haven van La-Luz, hadden de oefeningen plaats volgens het reetabteau, waarin voornamelijk die oefeningen waren opgenomen, die uitsluitend of bij voorkeur ten anker kunnen plaats hebben, terwijl daarin tevens de uren waren opgenomen, waarin de jongens elk eens per week onder geleide eene wandeling maakten en de matrozen der 3de klasse twee keer per week overdag van 's middags 1 uur tot 's avonds 7 uur konden passagieren, terwijl de Vrijdagmiddag daarin voor voetbalspelen aan den wal was gereserveerd.

De oefeningen zijn geheel geleid in denzelfden geest als verleden jaar. Alleen zwemmen heeft door de nog zeer aangename temperatuur tot den laatsten dag kunnen plaats hebben, tot groote verwondering van iedereen, dat de Hollanders maar elken dag te water gingen, want op de Canarische eilanden noemde men het winter.

De nieuw verstrekte wat lichtere riemen hebben in alle opzichten bij de rocioefeningen zeer goed voldaan en waren volkomen door de jongens te hanteeren.

Omtrent de vorderingen der leerlingen in de verschillende onder richte vakken kan gunstig worden gerapporteerd. Hoewel als algemeene indruk niet kan worden verzwegen, dat het gehalte der matrozen der 1ste klasse iets minder was dan verleden jaar, zijn er toch wel bij die zeer goede en andere, die goede, of voldoende practische kwartiermeesters zullen worden.

Ook het gros der jongens is zeer goed. De meesten toonden veel lust en ijver en behoudens enkele lastige, steeds onwillige jongens, was hun geest steeds opgewekt en vroolijk.

Deze reis heeft van de jongens matrozen gevormd, die gewend zijn geraakt aan scheepsorde en discipline, en die geleerd hebben te leven en te werken op een in zee zijnd schip. Door de verrichtingen in het tuig onder dikwijls ruwe omstandigheden, hebben zij geleerd te durven en op hun krachten te vertrouwen, terwijl hun algemeene handigheid er zeer door is vergroot.

Een achttal jongens is voor zeer goed gedrag, zeer goede vlijt en zeer goede vorderingen, met een mes met berlijnsch zilveren beslag beloond geworden.

Het gedrag van de matrozen der 1ste klasse was uitstekend, alleen straffen wegens het op een verkeerde wijze handhaven van hun gezag door zelf hardhandig als rechter op te treden, kwamen een paar malen voor,

Ook het gedrag der jongens was, wat het gros aangaat zeer goed

Van enkele jongens was het gedrag minder gunstig; onwilligheid, altijd lastig zijn, brutaliteit, gebrek aan zorg voor hun plunjes en handelingen, die niet dan met zeer veel goeden wil een anderen naam kregen dan dienstweigering, om hen op hun nog zoo jeugdigen leeftijd uit de gevangenis te houden, kwamen bij hen veel voor.

Zoo veel mogelijk uit den dienst ontslaan van die jongens, die op hunne kameraden een zeer siechten invloed hebben, doordat zij wat zwakke karakters wel eens meeslepen, zal op het gehalte van het mindere personeel der zeemacht een zeer gunstigen invloed uitoefenen.

Een 3-tal jongens zijn om die reden voor ontslag uit den zeedienst voorgedragen.

De matrozen der 3de klasse waren onder de leiding van een luitenant ter zee der 2de klasse, aan wien een bootsman was toegevoegd, tot een afzonderlijke divisie vereenigd en werden ook volgens een vast tableau geoefend ter verdere opleiding tot matroos der 2de klasse. Zij droegen in hunne algemeene geschiktheid de bewondering weg van die officieren, die voor het eerst met hen in aanmerking kwamen,

en het zijn dan ook allen flinke, bevaren jeugdige matrozen, op wie onder alle omstandigheden kan gerekend worden. Vele van hen hebben het examen voor matroos der 2de klasse met goeden uitslag kunnen afleggen.

Op het kruisgebied zijnde, deden de adelborsten onder toezicht steeds den dienst van officier van de wacht en commandeerden alle manoeuvres en verrichtingen. Gedurende het laatste verblijf in de haven van La Luz, deden zij zelfstandig eenige reewachten. Zij hadden in het opleidingstableau een zeer werkzaam aandeel en werden verder, wanneer mogelijk, geoefend in observatiën met de kunstkim. In zee deden zij zoowel 's nachts als overdag alle mogelijke waarnemingen.

Het aan boord zijnde muziekkorps heeft veel bijgedragen tot handhaving van de noodige opgewektheid. Zooveel mogelijk zijn de leden daarvan geoefend en onder de bekwame en zeer ijverige zorg van den stafmuzikant zijn zij in muzikale ontwikkeling goed vooruitgegaan en is hun repertoire zeer vergroot.

Den 20sten Maart 1903 werden geplaatst van Hr. Ms. instructieschip *Nautilus* aan boord van Hr. Ms. logementschip *Buffel* 10 matrozen der 1ste klasse en 77 jongens, terwijl van den vorigen cursus nog drie jongens waren overgebleven, zoodat de zomercursus op 1 April aaning met 80 jongens.

Gedurende den cursus werden nog twee jongens aan boord geplaatst, die de reis met de *Nautilus* hadden moeten mede maken; een dezer was bij vertrek van dien bodem in het hospitaal, de andere was van boord weggelopen.

Twee jongens moesten worden overgeplaatst om voor een zeekrijgsraad terecht te staan wegens dienstweigeren en één wegens het wegmaken van 's lands goederen. Van deze drie jongens kwamen er twee weder aan boord terug na het eindigen van hun straf tijd.

Eén jongen werd afgevoerd als deserter, doch kwam eveneens na het ondergaan van de hem opgelegde gevangenisstraf weder aan boord van de *Buffel* terug.

Drie jongens werden wegens lichaamsgebreken uit den zeedienst ontslagen, terwijl van één jongen alsnog een certificaat van afkeuring is afgegeven.

Bij het einde van den cursus werden 9 matrozen der 1ste klasse bevorderd tot kwartiermeester; 1 matroos der 1ste klasse moest, alvorens voor bevordering in aanmerking te komen, bewijzen van meerdere flinkheid in zijn optreden geven.

73 jongens werden bevorderd tot lichtmatroos, terwijl aan twee jongens, die geruimen tijd in het hospitaal verbleven, werd toegestaan nogmaals een cursus te volgen.

Gedurende den cursus werd volgens een door den Directeur en

Commandant der marine te Hellevoetsluis goedgekeurd tableau onder-richt gegeven in de vakken, voorkomende in artikel 10 van het Re-glement voor de opleiding [hoofdstuk VI c, deel I der Verordeningen voor de Koninklijke Nederlandsche zeemacht] uitgebreid nog voor de matrozen der 1ste klasse met zeilnaaien en verbandleer, terwijl, naar aanleiding van den inhoud der ministerieele resolutie d.d. 27 Juni 1903, Bureau S/B n°. 63, ook nog onderricht werd gegeven in de kennis der bepalingen ter voorkoming van aanvaring en aandrijving op zee en op de openbare wateren des Rijks.

De jongens kregen bovendien nog onderricht in loodwerpen en be-wegingsspel.

De matrozen der 1ste klasse deden aan boord van de *Buffel* dienst als onderofficier der valreepwacht en deden ook bij verschillende oefen-ingen en exercities der jongens dienst als onderofficier, bovendien waren zij ingedeeld als baksmeester en vico-baksmeester, terwijl her-haaldelijk met hen behandeld werd de dienst van onderofficier, zooals die is voorgeschreven in hoofdstuk V deel II der Verordeningen voor de Koninklijke Nederlandsche zeemacht.

Seinen werd veel gedaan, ook enkele malen met het electrisch zoek-licht van Hr. Ms. monitor *Reinier Claeszen*.

In zeilen en omgaan met sloepen, ook met stoomsloepen, hebben de meeste matrozen der 1ste klasse, dank zij de veelvuldige oefening, een vrij groote mate van handigheid verkregen. Het uitbrengen, vissen en lichten van werp-, stop- en zware ankers werd onder verschillende omstandigheden beoefend. Het overnemen en verwerken van zware lasten had meermalen plaats.

Onderricht in het beheer en de verantwoording van scheepsbehoeften werd practisch gegeven door het doen bijhouden van restantboeken journalen van verbruik en ontvangst en het opmaken van maandlijsten en aanvragen.

Schijfschieten met geweer en revolver had plaats zooveel de gelegen-heid dat toeliet. Het vuren uit schietcilinders met kanon-revolver van 3.7 cM. en kanon van 3.7 cM. had geregeld plaats.

Exercities met kanonnen van 5 cM. N°. 1 hadden plaats aan boord van de *Reinier Claeszen* zooveel de gelegenheid dit toeliet, meermalen kon dit echter niet plaats hebben door afwezigheid van dien bodem.

Geregeld werd door de matrozen deelgenomen aan de infanterie-exercitie en gaven zij ook onderricht aan de jongens in het voorko-mende in hoofdstuk II en III van het Infanterie-reglement N. I. I en deden dienst als guide, groeps- en sectie-commandant.

Wat betreft het onderricht gegeven aan de jongens, zij het volgende vermeld.

Het geleerde op het Instructieschip te Amsterdam werd onderhouden.

Armseinen en exercitie met zeilen en rondhouten had veelvuldig plaats, terwijl ook onderricht werd gegeven in de behandeling van de revolver.

Het onderricht in de kennis der voornaamste deelen van een snelvurend kanon van grooter kaliber dan 3.7 cM. en van de daarbij behoorende affutage, munitie en gereedschappen, benevens de exercitie met een zoodanig kanon, had plaats op de *Reinier Claeszen*.

Indien door afwezigheid van dien bodem of door andere omstandigheden niet over de daar aan boord zijnde kanonnen kon worden beschikt, werd geëxerceerd met de kanons van 12 cM. K. A. aan boord van de *Buffel*, waarbij tevens de verschillende seinen op den hoorn beoefend werden.

Infanterie-exercitie had geregeld plaats, schijfschieten met geweer zooveel als de gelegenheid het toeliet. De weinig lichamelijke ontwikkeling van meerdere jongens is echter oorzaak dat, hoewel zij in richten vrij bedreven zijn, het schieten uit de vrije hand minder goede uitkomsten heeft. Bij het verlaten der opleiding had 30 pCt. het niet verder gebracht dan tot Aw², slechts 2½ pCt. was gevorderd tot Aw³.

Schatten van afstanden had meermalen plaats.

Het gebruik van het geweer als stootwapen, benevens het onderhoud van dat wapen, werd onderwezen.

De jongens rouleerden als leerling, uitkijk en schildwacht.

Roeien en zeilen had veel plaats. Bij eenige zee en wat stroom bleek het echter dikwijls dat zij nog in kracht te kort schieten.

Het gymnastiek-onderwijs, dat door gediplomeerde onderwijzers werd gegeven, droeg goede vruchten.

Het school-onderwijs werd gegeven door een burger-onderwijzer en omvatte lezen, schrijven, rekenen, kennis van het metrieke stelsel en aardrijkskunde. Van de kennis der jongens in eerstgenoemde vier vakken geeft het volgende staatje een overzicht.

VAKKEN.	GOED.	VOLDOENDE.
Lezen	84 pCt.	13 pCt.
Schrijven en Nederl. taal	84 "	13 "
De hoofdregels met geheele getallen	96 "	4 "
Rekenen.		
Tevens met tiendeelige breuken	88 "	4 "
Bovendien met gewone breuken	17 "	2 "
Kennis van het metrieke stelsel	87 "	4 "

De aan het logementschip toegevoegde brik *Castor* was van den 20sten tot den 30sten Juli geankerd ter reede Middelharnis onder bevel van den 1sten officier der *Buffel* tot oefening van de matrozen der 1ste klasse in het werken met ankers en het omgaan met sloepen, terwijl tevens exercities met tuig en zeilen werden gehouden.

Gedurende dien tijd was, in verband met de geringe getalsterkte der afdeelingen jongens, het grootste gedeelte daarvan ook aan boord van de *Castor* geëmbarqueerd en werd beurtelings slechts een halve afdeeling jongens aan boord van de *Buffel* gehouden.

Niettegenstaande het minder gunstige weder waren de oefeningen aan boord der *Castor* gehouden, zeer vruchtdragend en werd er met lust en ijver gewerkt.

Zwemmen had plaats zooveel de weersgesteldheid dat toeliet. Er werd onderricht in gegeven door twee gediplomeerde onderwijzers, geassisteerd door twee ongediplomeerde onderwijzers. Bij het einde van dezen cursus kon 80 pCt. der jongens goed zwemmen.

De bij het muziekkorps ingedeelde jongens waren bij het einde van den cursus zoover gevorderd, dat zij verschillende marschen en muziekstukken goed ten gehoor konden brengen. Hun ijver en voordeelingen waren goed.

Het onderwijzend personeel gaf alle reden tot tevredenheid.

Het gedrag van de matrozen der 1ste klasse gedurende den afgeloopen cursus was zeer goed. Van de jongens kan dit niet onverdeeld gerapporteerd werden. Alhoewel er 26 pCt. in het geheel niet gestraft werd, bopaald ernstige misdrijven niet voorkwamen, en van velen het gedrag zeer goed was, was er, vooral in het begin van den cursus, bij verscheidenen een zucht om bij het ontvangen van orders veel tegen te redeneeren en waren er meerderen dikwijls weigerachtig gegeven orders op te volgen. In het laatste gedeelte van den cursus kwamen dergelijke feiten minder voor.

De gezondheidstoestand gedurende den afgeloopen cursus was goed.

OPLEIDING VAN JONGENS AAN BOORD VAN HR. MS.

INSTRUCTIESCHIP *Admiraal van Wassenaar*.

Commandant: Kapitein-luitenant ter zee Jhr. J. F.

COERTZEN DE KOCK tot 1 Juli 1903, daarna:

Kapitein ter zee J. B. SNETHLAGE.

Den 1sten October 1902 nam de wintercursus een aanvang met 230 jongens, van wie 105 tot de 2de of oudste en 125 tot de jongste afdeeling behoorden.

2de Afdeeling. Gedurende den cursus werden 2 jongens wegens minder gunstig gedrag naar een actief schip overgeplaatst, 2 jongens werden wegens aanhoudend slecht gedrag uit den dienst ontslagen en 3 jongens werden wegens lichaamsgebreken afgekeurd; aan het einde van den cursus gingen 4 jongens over bij de opleiding tot stoker.

Aan het eindexamen, dat op 19, 20, 23, 24 en 25 Februari plaats had, werd door alle jongens voldaan, hoewel een paar van hen in de theoretische vakken zeer zwak waren; 94 jongens konden dus naar de voortgezette opleiding aan boord van Hr. Ms. instructieschip *Nautilus* overgaan.

Aan 47 jongens kon een getuigschrift voor vlijt en goed gedrag worden uitgereikt.

Het eindexamen gaf de volgende uitkomsten:

Schriftelijk. Het schrijven beoordeeld naar een opstel naar keuze, op de Vaderlandsche geschiedenis betrekking hebbende: 5% uitmuntend, 23 % bijzonder goed, 36 % zeer voldoende, 33 % voldoende en 3 % onvoldoende.

Rekenen. Het maken van eenige vraagstukken betreffende de vier hoofdregels met geheele getallen en tiendeelige breuken, zoomede de kennis van de Nederlandsche maten en gewichten: 29 % bijzonder goed, 36 % zeer voldoende, 26 % voldoende en 9 % onvoldoende.

Mondeling. Lezen en het weergeven van het gelezene: op één na allen voldoende, terwijl 11 % uitmuntend, 31 % bijzonder goed, 24 % zeer voldoende en 33 % voldoende lezen.

Aardrijkskunde. 16 % bijzonder goed, 33 % zeer voldoende, 38 % voldoende en 13 % onvoldoende.

Vaderlandsche geschiedenis. Beoordeeld gedeeltelijk naar het opstel, gedeeltelijk naar de gedane vragen: 6 % bijzonder goed, 18 % zeer voldoende, 47 % voldoende en 29 % onvoldoende.

1ste Afdeeling. Gedurende den cursus werd één jongen wegens lichaamsgebreken en werden 3 jongens wegens aanhoudend slecht gedrag ontslagen.

De uitslag van het examen was, dat alle jongens geschikt werden geoordeeld om over te gaan naar de 2de Afdeeling; 6 dezer jongens gingen over naar de opleiding tot stoker, zoodat 115 jongens de nieuwe 2de Afdeeling zullen vormen.

Aan 48 jongens werd een tevredenheidsbetuiging uitgereikt.

Het overgangsexamen gaf de navolgende resultaten:

Schriftelijk. Het schrijven werd beoordeeld naar een dictée, waaruit bleek, dat dit door 4 % uitmuntend, 20 % bijzonder goed, 40 % zeer voldoende, 32 % voldoende en 4% onvoldoende werd gedaan.

Het bleek echter dat bij het meerendeel de spelfouten in de meest

gewone woorden zeer vele waren; bij verscheidenen was het aantal spelfouten bijzonder groot.

Rekenen. Het maken van 4 vraagstukken betreffende de 4 hoofdbewerkingen met geheele getallen: 2 % uitmuntend, 18 % bijzonder goed, 30 % zeer voldoende, 40 % voldoende en 10 % onvoldoende.

Mondeling. Aardrijkskunde: slechts bij één was zijne kennis hierin uitmuntend te noemen, van 32 % bijzonder goed, 40 % zeer voldoende, 24 % voldoende en 3 % onvoldoende.

Lezen en weergeven van het gelezene: 25 % bijzonder goed, 51 % zeer voldoende, 19 % voldoende en 5 % onvoldoende.

De kennis van de Vaderlandsche geschiedenis is slechts zeer gering en maar bij uitzondering goed te noemen.

De kennis van maten en gewichten is bij velen goed en ruim voldoende, slechts bij 8 % onvoldoende, terwijl het op de klok aflezen van den tijd door allen naar behooren werd gedaan.

De zomercursus begon den 1sten April 1903 met 234 jongens, waarvan 115 in de oudste of 2de afdeeling en 119 in de 1ste afdeeling.

2de Afdeeling. Gedurende den cursus werd 1 jongen op verzoek, werden 3 wegens lichaamsgebreken en 4 wegens wangedrag uit den dienst ontslagen, terwijl één jongen overging als employé bij de stafmuziek van de marine.

Bij het eindexamen bleek, dat een 4tal jongens onvoldoenden aanleg hadden om verder voor den zeedienst te worden opgeleid, weshalve zij voor ontslag werden voorgedragen.

De overige jongens voldeden aan het op 14, 15, 16 en 17 September gehouden eindexamen en konden dus overgaan naar de voortgezette opleiding aan boord van de *Nautilus*.

Aan 23 jongens kon een getuigschrift voor vlijt en goed gedrag worden uitgereikt.

Het eindexamen gaf de navolgende uitkomsten:

Schriftelijk. Het schrijven, beoordeeld naar een dictée van eenige regels, was van 21 % uitmuntend, 29 % bijzonder goed, 38 % zeer voldoende, 9 % voldoende en 3 % onvoldoende.

Rekenen en Nederlandsche maten en gewichten: beoordeeld naar vier vraagstukken, toonde aan voor 29 % uitmuntend, 29 % bijzonder goed, 23 % zeer voldoende, 12 % voldoende en 7 % onvoldoende.

Aardrijkskunde: beoordeeld naar vier vragen, gaf voor 26 % uitmuntend, 28 % bijzonder goed, 25 % zeer voldoende, 15 % voldoende en 6 % onvoldoende.

Vaderlandsche geschiedenis: beoordeeld naar tien vragen, 19 % uitmuntend, 26 % bijzonder goed, 32 % zeer voldoende, 16 % voldoende en 7 % onvoldoende.

1ste Afdeling. Gedurende den cursus werd 1 jongen op verzoek, werden 2 wegens lichaamsgebreken en 1 wegens gemis aan aanleg ontslagen, terwijl 1 jongen bij vonnis van den zee krijgsraad uit den dienst werd verwijderd, zoodat 114 jongens de nieuwe 2de Afdeling zullen vormen. Aan het overgangsexamen werd door allen voldaan.

Aan 31 jongens werd eene tevredenheidsbetuiging van den Commandant uitgereikt.

Het overgangsexamen dat 21, 22, 24 en 25 September plaats had, gaf de volgende uitkomsten:

Schriftelijk. Het schrijven werd beoordeeld naar een dictée, waaruit bleek, dat dit door 22 % uitmuntend, 26 % bijzonder goed, 24 % zeer voldoende, 24 % voldoende en 4 % onvoldoende werd gedaan.

Rekenen en Nederlandsche maten en gewichten: het maken van eenige vraagstukken betreffende de vier hoofdbewerkingen met geheele getallen en tiendeelige breuken gaf voor 23 % uitmuntend, 35 % bijzonder goed, 18 % zeer voldoende, 16 % voldoende en 8 % onvoldoende.

Aardrijkskunde: beoordeeld naar 4 vragen, gaf voor 18 % uitmuntend, 25 % bijzonder goed, 29 % zeer voldoende, 18 % voldoende en 10 % onvoldoende.

Vaderlandsche geschiedenis: De kennis van dit vak was over het algemeen niet groot, 8 % behaalde uitmuntend, 26 % bijzonder goed, 28 % zeer voldoende, 23 % voldoende en 15 % onvoldoende.

Lezen en weergeven van het gelezene was over het algemeen zeer goed. Op de klok aflezen van den tijd werd door allen naar behooren gedaan.

Het onderwijzend personeel bleef zijn taak met ijver en toewijding verrichten, waaraan het voor een groot deel te danken is, dat het onderwijs zulke goede vruchten droeg.

De lessen en oefeningen hadden plaats volgens het bestaande tableau, dat goed bleef voldoen.

De practische oefeningen werden geregeld met goeden uitslag voortgezet, vooral voor de gymnastiek toonden de jongens veel ambitie en maakten daarin, dank zij het goede onderricht, groote vorderingen.

Den 1sten Juli trad het nieuwe „Reglement voor de eerste opleiding van jongens tot matroos” in werking, waarbij o. m. oefening met kanonnen van 3.7 cM. en 7.5 cM. werd voorgeschreven, in stede van die met het verouderde materieel. In verband daarmee werden de kanonnen van 12 cM. K A met toebehooren afgegeven aan 's Rijks werf.

Het muziekkorps, dat evenals in vorige jaren uit de jongens gevormd werd, maakt voldoende vorderingen en brengt reeds thans wat bij tot het onderhouden van den goeden geest onder de jongens.

Bij verschillende gelegenheden werd door de jongens deelgenomen

aan wedstrijden, zoowel in het roeien als in het zwemmen, wat zeker strekt om den lust voor die vakken aan te wakkeren

Ook de opleiding van 32 jongens tot stoker had gunstige resultaten. Voor bijna alle jongens waren smeden en bankwerken geheel nieuwe vakken, die door hen over het algemeen met zeer veel ijver werden beoefend.

Het gedrag der jongens gaf over het geheel reden tot tevredenheid. De gezondheidstoestand was in het algemeen gunstig.

OPLEIDING VAN JONGENS BIJ DE KWEESCHOOL VOOR ZEEVAART TE LEIDEN.

Directeur: Kapitein-luitenant ter zee A. L. BOELEN.

Aansluitende aan het vorige jaarverslag, begint dit tijdvak met een getal van 191 jongens. In September 1902 kwamen in dienst 22 jongens, zoodat op den 30sten September aanwezig waren 213 jongens. Hiervan werden er den 1sten October overgeplaatst aan boord van Hr. Ms. instructieschip *Admiraal van Wassenaer* 128, zoodat de wintercursus aanving met 85 jongens. Van die 85 jongens waren er 73 in dienst gekomen tusschen den 1sten Juli en den 30sten September, vermeerderd met 7 tijdelijk goedgekeurden, over wier definitieve goedkeuring nog niet was beslist, en 5, die om verschillende redenen ten tweede male den cursus moesten volgen.

Bij die 85 op den 1sten October aanwezig, behooren gevoegd te worden 211 jongens, die tot den 1sten September 1903 in dienst kwamen. Op dien datum zouden dus aanwezig zijn 296 jongens, indien niet den 1sten April 125 jongens waren overgegaan naar het instructieschip te Amsterdam. Hierdoor daalt het cijfer van 296 tot 171, waarvan echter nog 11 moeten worden afgetrokken, zoodat op den 1sten September 1903 aanwezig zijn 160 jongens.

De laatste 11, waarmede het getal van 171 moet verminderd worden, maken uit het aantal dergenen, die in dit tijdvak ontslagen zijn, nl. 3 wegens aanhoudend ongunstig gedrag, 2 op verzoek, waarvan één geen lust in den zeedienst had, terwijl de tweede gaarne den kost voor moeder en broertjes wilde gaan verdienen, omdat vader door ziekte en ouderdom niet meer kon werken, 3 wegens onverbeterlijk kooiwateren, 2 die, na tijdelijk te zijn goedgekeurd, bij hunne definitieve keuring na zes maanden bleken ongeschikt te zijn, en 1 die, in den korten tijd dat hij hier was, platvoeten kreeg in ernstigen graad.

Het aantal dienstnemingen, verdeeld over de verschillende maanden van het jaar was:

September	22 jongens.
October	32 "
November	15 "
December	11 "
Januari	17 "
Februari	15 "
Maart	27 "
April	25 "
Mei	22 "
Juni	14 "
Juli	17 "
Augustus	16 "

Te zamen . . . 233 jongens.

Gerangschikt naar de plaats, waar zij eene verbintenis aangingen, luidt de verdeeling:

te Amsterdam	59 jongens.
" Rotterdam	32 "
" Hellevoetsluis	1 "
" Willemsoord	11 "
" Vlissingen	25 "
" Leiden	100 "
" Batavia	2 "
" Soerabaya	3 "

Te zamen . . . 233 jongens.

De opgaven van vooruitgang bij het schoolonderwijs, zooals die in vorige jaren vermeld werden, zijn ditmaal moeilijker te verstrekken, omdat in den loop van het tijdvak, waarover gerapporteerd wordt, een andere verdeeling der cijfers werd ingevoerd. Hierdoor zijn nog aan een gedeelte bij het begin van den cursus cijfers gegeven van 1—6, terwijl aan anderen slechts cijfers van 1—5 werden gegeven.

Wat de lichamelijke ontwikkeling betreft zijn de cijfers al bijzonder gunstig. Gerapporteerd kan worden over 241 jongens, nl. 251, die tusschen den 1sten Juli 1902 en den 1sten Juli 1903 in dienst kwamen, vermeerderd met 12, die om verschillende redenen van den vorigen cursus overbleven en verminderd met 22, geeft 241. Het getal van 22 wordt gevonden door 12, die om verschillende redenen ontslagen werden, 8, die als tijdelijk goedgekeurden nog geen zes maanden op de kweek-school zijn, en 2, die bij het sluiten van den cursus nog in het hospitaal verpleegd werden.

Van die 241 is de gemiddelde toename van gewicht, lengte en borstomvang respectievelijk 4.365 K.G., 0.02 M. en 3.784 cM.

De toename der gewichten loopt uiteen van — 1.8 K.G. tot pl.m. 12.5 K.G.; de toename der lengte verschilt van — 1.3 tot pl.m. 7.7 cM., terwijl de cijfers der vermeerdering van borstomvang uiteenloopen van — 1.5 tot pl.m. 10.5 cM.

Opgemerkt dient hierbij te worden dat de verbazende vermeerdering van 12.5 K.G. aan gewicht, 7.7 cM. aan lengte en 10.5 cM. aan borstomvang ten goede komen aan een jongen, die den bijzonder langen tijd van 15 maanden aan de kweekschool is geweest. Deze jongen buiten rekening latende, bedroegen toch de maximum cijfers van toename gewicht, lengte en borstomvang respectievelijk 10.6; 6.5 en 10.

De cijfers omtrent vermeerdering van den borstomvang zijn het duidelijkste bewijs, hoe de gymnastiek, naarmate zij steeds meer onderwezen wordt in overeenstemming met den leeftijd en de fysieke kracht der jongens, een machtige factor is om de jongens lichamelijk te ontwikkelen. Kon ten vorigen jare gewezen worden op een cijfer van 51 jongens op de 251, die 5.5 cM. of meer toename van borstomvang vertoonden, nu zijn op de 241 er 59 te vinden, met eene vermeerdering van den borstomvang van 5.5 cM. en meer en daarvan tegenover een maximum van 2 met 9 cM. nu 4 met 9, 3 met 10 en 1 met 10.5 cM.

Wat de minteekens betreft, dient opgemerkt te worden dat wat b.v. de lengte betreft het natuurlijk jongens zijn, die niet hard groeiden; maar waar de metingen door verschillende personen met verschillende instrumenten en op verschillende oogenblikken gedaan worden, is dikwijls reeds verschil in de aanvangslengte te constateeren. Het komt zelden voor dat een jongen, die b.v. te Rotterdam of Hellevoetsluis is aangenomen en opgegeven wordt te hebben eene zekere lengte, hier direct daarna op juist dezelfde lengte gemeten wordt.

En wat betreft de borstomvang, is het minteeken niet altijd een bewijs van achteruitgang. Bij aankomst en bij vertrek worden gemeten kleinste en grootste borstomvang bij inhalatie en expiratie. Van die twee stellen cijfers wordt het gemiddelde genomen. Stellen wij b.v. dat een jongen bij aankomst heeft 72/78, dan wordt aangenomen voor borstomvang het gemiddelde tusschen 72 en 78 d.i. 75. Wordt nu bij vertrek gemeten 70/79 dan is het gemiddelde 74.5, dus eene schijnbare achteruitgang van 0.5 cM. en toch is blijkbaar de capaciteit zijner longen aanmerkelijk verbeterd.

De gezondheidstoestand was zeer gunstig. Slechts een geval van eenigszins ernstige pneumonie kwam voor en één enkele maal viel een jongen uit het tuig, gelukkig zonder ernstige gevolgen te ondervinden.

Zooals reeds hiervoren gezegd is, werden in dit verslagjaar vier jongens om gezondheidsredenen ontslagen.

Van de officieren werden in het tijdvak, waarover dit verslag loopt, vervangen: den 1en April de Luitenant ter zee der 2de klasse J. A. WICHERS HOETH door den Luitenant ter zee der 2de klasse Jhr. E. B. J. ELIAS en de Officier van gezondheid der 1ste klasse M. M. JUNG den 3en Juni door den Officier van gezondheid der 1ste klasse O. ENGELKEN.

Behalve de gewone mutatiën, geschieden dit jaar geene overplaatsingen.

Omtrent de gebouwen vallen geene bijzonderheden te vermelden alle verkeer in goeden staat. Slechts de kombuisketels zullen eerlang door stoompijpketels van het systeem Bernard worden vervangen, waartoe de keuken eenige verbouwing zal moeten ondergaan.

OPLEIDING VAN GEWEERMAKERS-MONTEUR BIJ DE KON. NED. ZEEMACHT.

Over het leerjaar 1 October 1902 — 1 October 1903.

Op den 1sten October 1902 waren aanwezig 7 leerlingen, waarvan 6 geschikt waren geoordeeld om over te gaan in het tweede studiejaar, terwijl aan één leerling vergund was om den cursus van het eerste studiejaar nogmaals te volgen.

Voor aanneming hadden zich aangemeld 42 aspiranten. Van hen kwamen 6 niet op voor geneeskundig onderzoek, 16 werden geneeskundig afgekeurd, van de overigen werden 11 na afgelegde proef als leerling geweermaker-monteur aangenomen.

Het 1ste studiejaar telde dus op den 1sten October 1902 12; het tweede — 6 leerlingen, waaronder gedurende het jaar geen mutatiën plaats hadden.

Aan de nieuw aangestelde leerlingen geweermaker-monteur werd gedurende de eerste maand eenig militair onderricht gegeven, overigens ontvingen zij alleen vak-onderwijs.

Het onderwijs had plaats gedurende de werkuren van 's Rijks werf; des avonds van 7—9 uur was een der schoollokalen van Hr. Ms. instructieschip *Admiraal van Wassenaer* voor de leerlingen beschikbaar tot eigen oefening en studie.

Het onderwijs in het geweermakersvak omvatte voor het jongste studiejaar:

het theoretisch onderricht in de samenstelling der draagbare wapenen, de bij de herstellingen gebruikte gereedschappen en verwisselstukken en de behandeling daarvan, benevens de herstellingen van het geweer, welke aan boord der schepen het meest voorkomen;

het practisch onderricht omvatte in den beginne het uitéén nemen, schoonmaken en inéén zetten der te herstellen geweren, later het verichten van kleine herstellingen aan geweren en toebehooren.

Voor het tweede studiejaar:

theoretisch de aan boord geoorloofde herstellingen aan het geweer en de revolver, de benamingen van onderdeelen van geweer en revolver, van de gereedschappen en de wijze van gebruik daarvan;

het practisch onderwijs bepaalde zich tot het verrichten van kleine herstellingen aan geweren en het aanmaken en herstellen van gereedschappen.

Het onderwijs in de electrotechniek omvatte voor het jongste studiejaar:

a. Theoretisch gedeelte.

Magnetisme en electriciteit: statische-electriciteit, verdeling der electriciteit over de lichamen, begrip potentiaal, electriseermachines, condensators en bliksemafleiders;

electrotechniek: de elementen, noodzakelijke eenheden, wetten van OHM en KIRCHOFF, vraagstukken betreffende de wet van OHM, parallel- en serie-schakeling in verband met den uitwendigen weerstand, spanningverlies en eenvoudige weerstandsberekeningen;

stoomwerktuigkunde: ketels en appendages, benevens aanschouwelijk onderwijs van verschillende deelen.

b. Practisch gedeelte.

Electrotechniek: de aanleg in het lokaal, kabelbewerking, het maken van lasschen, het aankoppelen van kabels in verdeelkasten, het schoonmaken en herstellen van elementen, het bepalen van capaciteit van cellen; metaal, hout, fiber, eboniet en leisteel-bewerking.

De bewerking van deze materialen ging, voor zoover zij aanwezig waren, haren geregelde gang, veel werd gemaakt voor het opleidingslokaal zelve;

teekenen en schetsen: het rechtlijnig teekenen en het maken van eenvoudige constructies, welke bij het maken van groote teekeningen kunnen voorkomen.

Voor het oudste studiejaar:

a. Theoretisch gedeelte.

Magnetisme en electriciteit: herhaling van het voorgaande, magnetisme, electriciteit in beweging, electro-magnetisme;

electrotechniek: accumuleurs, dynamo's en motoren;

stoomwerktuigkunde: stoommachines benevens aanschouwelijk onderwijs hiervan.

b. Practisch gedeelte.

Electro-techniek: het bepalen van den inwendigen weerstand van cellen het onderhouden, herstellen en het bepalen van de capaciteit van accumulatorencellen;

het bewikkelen van ankers en magneten;

metaal, hout, fiber, eboniet en leisteel-bewerking;

het voortzetten van de bewerkingsmethoden.

Teekenen en schetsen: het rechtlijnig teekenen en het maken van eenvoudige constructies.

Het onderwijs in de artillerie omvatte:

voor het jongste studiejaar, theorie over de inrichting en werking van sluitstukken van het achterlaad-geschut en van het kanon van 3.7 cM. benevens de inrichting en werking van het revolverkanon van 3.7 cM.

voor het oudste studiejaar werd behandeld het kanon van 5 cM. n^o. 1 en 2, het uiteennemen van het revolver-kanon en een herhaling van het vroeger geleerde.

Op den 1sten Juli gingen de leerlingen over op Hr. Ms. instructie-schip *Admiraal van Wassenaer*.

Vier leerlingen van de oudste afdeeling werden speciaal opgeleid in de behandeling van toestellen voor draadloze telegraphie.

Aan het einde van den cursus werden alle leerlingen van het oudste studiejaar geschikt bevonden voor bevordering tot korporaal en die van de jongste afdeeling om over te gaan in het tweede studiejaar.

Het gedrag der leerlingen was over het algemeen zeer goed; ook hun ijver gaf reden tot tevredenheid.

Het onderwijzend personeel wijdde zich met ijver aan zijn taak. De resultaten van het onderwijs kunnen gunstig genoemd worden.

OPLEIDING TOT KANONNIER.

De sterkte der manschappen, die van den 16den Juli 1902 tot en met den 15den Juli 1903 in opleiding zijn geweest en de mutatiën, die daaronder hebben plaats gehad, blijken uit de onderstaande tabellen:

BLJGEKOMEN:

RANG OF STAND.	Aanwezig op 16 Juli 1902.	Juli (16—31)	Augustus.	September.	October.	November.	December.	Januari 1903.	Februari.	Maart.	April.	Mei.	Juni.	Juli (1—16).	Totaal.	AANMER- KINGEN.
<i>A. Opleiding tot kanonnier der 1e klasse.</i>																
Kwartiermeester.	"	"	"	"	"	4	"	"	"	"	"	"	"	"	4	a. bevordering.
Matroos 1e kl. .	"	"	"	"	"	25	"	"	"	"	8a	"	"	1a	34	b. van <i>Buffel</i> .
" 2e " .	"	"	"	"	"	19	"	2a	"	"	2a	"	"	"	23	
" 3e " .	"	"	"	"	"	5	"	"	"	"	"	"	"	"	5	
Korp. der Marin.	"	"	"	"	"	4	"	"	"	"	"	"	"	"	4	
Marinier 1e kl.	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	"	"	"	"	3	
" 2e "	"	"	"	"	"	6	"	"	"	"	"	"	"	"	6	
	"	"	"	"	"	66	"	2	"	10	"	"	"	1	79	

RANG OF STAND.	Anwezig op 16 Juli 1902.	Juli (16—31).	Augustus.	September.	October.	November.	December.	Januari 1903.	Februari.	Maart.	April.	Mei.	Juni.	Juli (1—16)	Totaal.	AANMER- KINGEN.
----------------	-----------------------------	---------------	-----------	------------	----------	-----------	-----------	---------------	-----------	--------	--------	------	-------	-------------	---------	--------------------

B. Kanonniers der 1ste kl. van de herhalingsoefeningen.

Kwartiermeester.	"	"	"	"	"	"	"	"	3	"	"	"	"	"	3	
Matroos 1e kl. .	"	"	"	"	"	"	"	"	6	"	"	"	"	"	6	
Korp. der Marin.	"	"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	"	"	2	
Marinier 1e kl. .	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	1	
	"	"	"	"	"	"	"	"	12	"	"	"	"	"	12	

C. Opleiding tot kanonnier der 2de klasse.

Kwartiermeester.	1	"	9½	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10	
Matroos 1e kl. .	16 2e	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	18	
" 2e " .	24 2e	"	"	"	"	"	"	"	"	1a	"	"	"	"	27	
" 3e " .	6	"	"	2a	"	"	"	"	"	8	"	"	"	"	16	
Lichtmatroos .	2	"	"	"	"	"	"	"	"	8	"	"	"	"	10	
Korp. der Marin.	6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6	
Marinier 1e kl. .	6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6	
" 2e " .	23	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	23	
	88	"	9	2	"	"	"	"	"	17	"	"	"	"	116	

c. Werden o. a.
ingevoelge min.
res. dd. 1 Juli
1902 S/B. n^o.
44 aan boord
geplaatst.

D. Kanonniers der 2de klasse van de herhalingsoefeningen.

Kwartiermeester.	12	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	
Matroos 1e klasse	21	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	21	
" 2e "	3	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3	
" 3e "	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	
Marinier 1e kl. .	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	
	38	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	39	
TOTAAL . .	126	"	1	9	2	66	"	2	12	"	27	"	"	1	246	

A F G E G A A N:

RANG OF STAND.	Juli (16—31).	Augustus.	September.	October.	November.	December.	Januari 1903.	Februari.	Maart.	April.	Mei.	Juni.	Juli (1—16).	Totaal.	AANMER- KINGEN.
----------------	---------------	-----------	------------	----------	-----------	-----------	---------------	-----------	--------	--------	------	-------	--------------	---------	--------------------

A. Opleiding tot kanonnier der 1ste klasse.

Kwartiermeester.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Matroos 1e kl.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1g	"	1	
" 2e	"	"	"	"	"	"	"	1b	"	8a	"	"	1a	11	
" 3e	"	"	"	"	"	"	2a	1b	"	2a	"	"	"	5	
Korp. der Marin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Marinier 1e kl.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
" 2e	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	"	"	"	"	"	"	2	3	"	10	"	1	1	17	

- a. Bevordering.
b. Onbevattelijk-
heid.
c. Lichaamsge-
breken.
d. Onvold. dienst-
verband.
e. Desertie.
f. Bekwamen voor
torpedist.
g. Slecht gedrag.
h. Ziekte.
i. Niet aan de
oefeningen vol-
daan.
k. Onvoldoende
gezichtscherpte.

B. Kanonniers der 1ste klasse van de herhalings-oefeningen.

Kwartiermeester.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Matroos 1e kl.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Korp. der Marin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Marinier 1e kl.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	

C. Opleiding tot kanonnier der 2de klasse.

Kwartiermeester.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Matroos 1e kl.	1d	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1
" 2e	1g	1h	2i	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4
" 3e	"	"	1i	"	"	"	"	"	1a	1h	"	"	"	"	3
Lichtmatroos.	"	"	2a	"	"	"	"	"	"	1b	"	2i	"	"	5
Korp. d. Marin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Marinier 1e kl.	"	"	1h	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1
" 2e	1d	1h	3i	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5
	1	2	3	8	"	"	"	"	1	2	"	2	19		

RANG EN STAND.	Juli (16—31).	Augustus.	September.	October.	November.	December.	Januari 1903.	Februari.	Maart.	April.	Mei.	Juni.	Juli (1—16).	Totaal.	AANMER- KINGEN.
<i>D. Kanonniers der 2de klasse van de herhalingsoefeningen.</i>															
Kwartiermeester. . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Matroos 1e kl. . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2
" 2e " . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
" 3e " . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Marinier 1e kl. . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2
TOTAAL . . .	1	4	3	8	"	"	2	3	"	11	2	1	3	38	

Met 1 October 1902 werden 85 schepelingen aangesteld tot kanonnier der 2de klasse en hadden 37 schepelingen de herhalings-oefeningen voor kanonnier der 2de klasse doorloopen; daarvan vervolgden 66 schepelingen de opleiding tot kanonnier der 1ste klasse.

Bij het einde van den cursus in Juli 1903 werden daarvan 62 schepelingen aangesteld tot kanonnier der 1ste klasse en hadden nog 12 schepelingen, die met Februari 1903 aan boord waren geplaatst, de herhalingsoefeningen voor kanonnier der 1ste klasse doorloopen, terwijl 12 schepelingen, die den 1sten April 1903 aan boord waren geplaatst, werden aangesteld tot kanonnier der 2de klasse. Van de opleiding voor kanonnier der 1ste klasse waren verwijderd:

2 schepelingen wegens onbevattelijkheid,

1 schepeling wegens slecht gedrag en

1 schepeling wegens lichaamsgebreken;

deze behielden het brevet van kanonnier der 2de klasse, zoodat in het geheel in het tijdvak, waarover het jaarverslag loopt, nieuw werden aangesteld:

48 kanonniers der 2de klasse

en 62 " " 1ste "

terwijl 26 " " 2de "

en 12 " " 1ste "

de herhalingsoefeningen met goed gevolg doorliepen.

Het examen voor hooger grad werd afgelegd door 7 sergeant-konstabels met den volgende uitslag:

3	sergeant-konstabels	bijzonder goed
3	"	"
	"	voldoende
1	sergeant-konstabel	onvoldoende.

Van de nieuw benoemde kanonniers der 1ste klasse gaven 19 schepelingen het verlangen te kennen het examen af te leggen voor korporaal-konstabel; hiervan slaagden er 16 met den navolgende uitslag:

5	schepelingen	bijzonder goed,
5	"	zeer voldoende,
6	"	voldoende.

Overeenkomstig het nieuwe hoofdstuk VIb. van het 1e deel der Verordeningen voor de Koninklijke Nederlandsche Zeemacht namen 5 matrozen der 3de klasse deel aan de opleiding tot kanonnier der 1ste klasse, waarvan echter 1 wegens onbevattelijkheid daarvan verwijderd moest worden, terwijl de 4 overigen voor het einde der opleiding bevorderd werden.

De bewapening van de *Bellona* onderging geene verandering.

Van af April 1903 werd aan Hr. Ms. *Bellona* toegevoegd de kanonneerboot Hefring, bewapend met een kanon van 12 cM. n°. 3 en waarbij op de einden der brug aan S.B. en B.B. stoelen waren geplaatst voor een kanon van 3.7 cM. en een kanonrevolver van 3.7 cM., zoodat ook de oefeningen voor de opleiding tot kanonnier der 2de klasse van af den 1sten April tot den 16den Juli daar aan boord konden gehouden worden.

Voor het theoretisch onderwijs werd aan ieder man van de opleiding tot kanonnier der 1ste klasse eene „Handleiding ten dienste van het onderwijs aan boord van het artillerie-instructieschip *Bellona*” uitgereikt, waardoor hij in zijn vrijen tijd en ook na het verlaten van de opleiding beter in staat is het geleerde te onderhouden. Deze handleidingen zijn uitsluitend bestemd voor de opleiding en voldeden dadelijk zeer goed. Voor het einde van den cursus werd nog een aanvullingsblad daarop uitgegeven.

De practische opleiding onderging alleen verandering, doordat thans ook schietoefeningen konden gehouden worden met het kanon van 12 cM. n°. 3 en wel stilliggend en stoomend met het daarin geplaatste oefeningskanon, terwijl bij het einde van den cursus ieder man één scherp schot deed, stoomende op afstanden tusschen 1500 en 2000 M.

De oefeningen met nachtrichtmiddelen hadden in denzelfden geest en op dezelfde wijze plaats, als in het vorige jaarrapport werd vermeld.

Het schatten van afstanden had plaats zoowel te land als op het water.

De uitkomsten, uitgedrukt in het percentsgewijze aantal treffers, dat bij de verschillende geschutsoorten en oefeningen verkregen werd, zijn in onderstaande tabellen vermeld.

Nummer der oefening.	Geschut-soort.	Opstelling van het geschut.	Inrichting, grootte en plaatsing der schijf.	Afstand in M.	Opleiding tot kan. der 2de klasse.		
					Aantal schoten.	%o treffers.	
						Opl. tot kan. 2e kl.	Kan. 2e kl. van de herh.oef.
1	Kn. v. 3.7 cM.	in de sloep.	6 × 6 M., op Zuidwal.	300	5	92	77
2	id.	aan boord, stoomend, vaart pl. m. 4 mijl, op schijf aanstoomend, langzaam vuur.	torpedobootschijf, H. 4.3, B. 4.1 M., drijvend en verankerd.	400 700 350	5	63	48
3	id.	id.	id.	1000 650	5	34	41
4	id.	geschutmars, id.	id.	600 300	5	66	67
5	id.	aan boord, id. met vuursnelheid.	id.	1200 850 en 600 350	5 5 5	43	44
6	id.	id., vaart pl. m. 6 mijl, snelvuur.	id.	700 450	5	55	65
7	Kn. rev. van 3.7 cM.	als sub 2.	id.	800 550	5	50	37
8	id.	id.	id.	1100 900	5	24	28
9	id.	als sub 5.	id.	1100 900 en 600 450	5 5 5	38	40
10	id.	als sub 6.	id.	1100 950 en 600 500 800	5 5 5	41	42
11	Kn. v. 3.7 cM. en Kn. rev. v. 3.7 cM.	aan boord, stil- liggend.	6 × 6 M., op de Hors.	800	2	44	34

Nummer der oefening.	Geschut-soort.	Opstelling van het geschut.	Inrichting, grootte en plaatsing der schijf.	Afstand in M.	Aantal schoten per man.		% treffers verkregen door:	
					opleiding tot kan. der 1ste kl.	kan. der 1ste kl. v. d. herh.-oefen.	opleiding tot kan. der 1ste kl.	kan. der 1ste kl. v. d. herh.-oef.
1	7.5 cM. A.	aan den wal.	6 × 6 M.	500	3	2	97.4	100
2	id.	sloop.	op Zuidwal. id.	300— 400	3	2	92.7	94
3	12 cM. K.A.	a/b. <i>Heldin</i> , in de haven gemeerd.	id.	675	3	2	89.3	96
4	id.	a/b. <i>Bellona</i> , gierend.	H. 6 M., B. 12 M. op de Hors.	800	6	6	85	87.5
5	12 cM. L.A.	id.	id.	id.	3	2	87	100
6	15 cM. A. n°. 1.	id.	id.	id.	3	2	79.6	90
7	12 cM. K.A.	a/b. <i>Bellona</i> , stoomend binnengaats.	id.	700 1000	3	2	61	84.4
8	id.	a/b. <i>Bellona</i> , zeer langzaam stoomend buitengaats, zooveel mogelijk op afstand blijvend.	H. 4 M., B. 6 M., drijvende schijf, buitengaats verankerd.	600 800	6	3	49.7	61
9	id.	a/b. <i>Bellona</i> , buitengaats onder stoom, vaart loopend.	id.	600 800	6	3	51	54
10	5 cM.	a/b. <i>Bellona</i> , in de haven gemeerd.	3 schijven, 6 × 6 M., elk schot van schijf verwisselen. 2 schijven als boven.	500 600 675 500 600	3		92.8	
11	7.5 cM.	a/b. <i>Bellona</i> , gierend achter het anker.	H. 6 M., B. 12 M., op de Hors.	800	4	2	78	75
12	5 cM.	a/b. <i>Bellona</i> , volle kracht stoomend buitengaats, schijf op 4 str. vooruit gebracht.	H. 4.3 M., B. 4.1 M., drijvende schijf, buitengaats verankerd.	1100 600	4	2	31	20
13	7.5 cM.	id.	id.	id.	3	2	37.1	32
14	12 cM. n°. 3.	a/b. <i>Hefring</i> , stoomend binnengaats, vaart pl.m. 6 mijl.	6 × 6 M., op de Hors.	1500 2000	1	1	32.3	25

Bij het einde der schietoefeningen voor kanonnier der 1ste klasse werd eene gevechtsoefening gehouden, stoomende met 6-mijls vaart langs een schijf van 18 M. bij 6 M., op afstanden, die varieerden van 900 M. tot 1200 M. en waarbij zooveel mogelijk ieder der in opleiding zijnde schepelingen eenmaal als commandeur fungeerde en 3 schoten mocht doen met het geschut groter dan 7.5 c.M., of wel 2 schoten met het geschut van 7.5 of 5 c.M.

De uitkomsten zijn in onderstaande tabellen samengevat:

Aantal runs.	3 × 12 c.M. K.A.		1 × 12 c.M. L A.		1 × 15 c.M. A.		Tijd van vuren.	OPMERKINGEN.
	S.B.	B.B.	S.B.	B.B.	S.B.	B.B.		
1ste	3/7		1/1		1/1		4 min.	De noemer is het aantal schoten, de teller is het aantal treffers. Veel last van rook, zoowel nadee- lig op de vuursnel- heid als op de juiste afstandmeting.
2de		5/11		1/2		1/2	3 3/4 "	
3de	2/5		1/1		0/0		1 "	
4de		5/11		1/3		1/2	3 1/2 "	
5de	3/8		1/2		0/1		2 1/2 "	
6de		3/7		1/2		1/1	3 "	
Totaal voor ieder der kanons	20/49		6/11		5/7		17 3/4 min.	
TOTAAL	20/67 = 44,8 0/0.							

Aantal runs.	2 × 7.5 cM.		1 × 5 cM.		Tijd van vuren.	OPMERKINGEN.
	S.B.	B.B.	S.B.	B.B.		
1ste	2/3		1/2		2 1/2 min.	
2de		6/10		3/4	2 "	
3de	2/3		2/2		1 "	
4de		5/6		3/5	1 3/4 "	
5de	2/3		0/0		1 1/2 "	
6de		6/8		3/4	2 1/4 "	
Totaal voor ieder der kanons	23/33		12/17		11 min.	
TOTAAL	35/50 = 70 0/0					

De uitkomsten, verkregen bij de verschillende oefeningen, waren:

A. Opleiding tot kanonnier der 1ste klasse.

Schoten, gedaan met vuurmonden, opgesteld op schip of sloep of landingsaffuit.

1 man	bekwam	88.2	%	treffers.
1	"	82.4	"	"
6	"	bekwamen	80—75	"
14	"	"	75—70	"
14	"	"	70—65	"
14	"	"	65—60	"
8	"	"	60—55	"
4	"	"	55—50	"

Met het geweer waren gevorderd op den 1sten November 1902:

12 in de 2de klasse.

42 in de 1ste klasse.

8 scherpschutter,

terwijl bij het einde van den cursus deze gevorderd waren tot:

33 in de 1ste klasse.

en 29 scherpschutter.

Met de revolver waren gevorderd op den 1sten November 1902:

14 in de 3de klasse.

37 " " 2de "

11 " " 1ste "

terwijl bij het einde van den cursus deze gevorderd waren tot:

3 in de 3de klasse.

39 " " 2de "

20 " " 1ste "

B. Kanonniers der 1ste klasse van de herhalingsoefeningen.

Schoten, gedaan met vuurmonden, opgesteld op schip of sloep of landingsaffuit.

2 man	bekwamen	84.9	%	treffers.
1	"	bekwam	83.3	"
4	"	bekwamen	80—75	"
2	"	"	75—70	"
1	"	bekwam	70—65	"
2	"	bekwamen	65—60	"

Schoten, gedaan met geschut van 3.7 cM., opgesteld op schip of sloep.

2 man bekwamen 70 % treffers.

2 " " 70—65 " "

1 man	bekwam	65—60	%	treffers.
3 "	bekwamen	60—55	"	"
3 "	"	55—50	"	"
1 "	bekwam	50—45	"	"

Met geweer waren gevorderd bij aanboordkomst op den 1sten Februari 1903:

1	in de 2de klasse,
7 "	" 1ste "
4	scherpschutter.

terwijl bij het einde van den cursus deze gevorderd waren tot:

6	in de 1ste klasse,
6	scherpschutter.

Met de revolver waren op den 1sten Februari 1903:

1	in de 3de klasse,
6 "	" 2de "
5 "	" 1ste "

en daarin had geen verandering plaats, wel echter in opklimming in de oefeningen dier klassen.

C. Opleiding tot kanonnier der 2de klasse.

Schoten, gedaan met geschut van 3.7 cM., opgesteld op schip of sloep.

a. Kwartiermeesters, afkomstig van Hr. Ms. Buffel.

1	bekwam	63	%	treffers.
1	"	58.4	"	"
2	bekwamen	55—50	"	"
2	"	50—45	"	"
2	"	45—40	"	"
1	bekwam	33.8	"	"

b. Overige schepelingen, voor zooverre deze niet bij de opleiding tot kanonnier der 1ste klasse kwamen.

3	bekwamen	70—65	%	treffers.
1	bekwam	65—60	"	"
3	bekwamen	60—55	"	"
10	"	55—50	"	"
7	"	50—45	"	"
8	"	45—40	"	"
3	"	40—35	"	"
2	"	35—30	"	"

- c. Schepelingen van de herhalingsoefeningen voor kanonnier der 2de klasse, voor zooverre zij niet bij de opleiding tot kanonnier der 1ste klasse kwamen.

5 bekwamen 60—55 % treffers.

3	"	55—50	"	"
7	"	50—45	"	"
5	"	45—40	"	"
7	"	40—35	"	"

Bij ministerieele resolutie van den 19den Mei 1903 S/B. n°. 46 werd bepaald, dat voortaan slechts na afgelegde proef aan de gymnastiek- en scherm-school te Amsterdam brevetten van meester en van prevôt mogen worden uitgereikt.

Op de gebruikelijke wijze werden aan de beste schutters prijzen toegekend.

Van den ijver en den lust, aan den dag gelegd zoowel door officieren als onderofficieren, kan met lof gewaagd worden.

OPMERKINGEN, WAARTOE HET ARTILLERIE-MATERIEEL AANLEIDING HEEFT GEGEVEN.

Geschut.

Een nieuw aangemaakte afsluitplaat en ring A voor het kanon van 12 cM. L.A., mar. n°. 191, werd beproefd door het doen van 3 scherpe schoten met de groote lading en daarbij goed bevonden.

Bij de patroontrekkers van de kanons van 5 cM. kwam het voor, dat het metaal aan de binnenzijden der armen na veelvuldig gebruik eenigszins is weggeduwd, waarvoor zij in herstelling moesten gegeven worden. Dit kwam ook voor bij den patroontrekker A van het kanon van 7.5 cM. n°. 2 mar. n° 49 en bij den patroontrekker saluut A mar. n°. 1.

Affuiten.

Aan de schuifaffuiten met sleden van 12 cM. K.A. kwamen meermalen tijdens het schieten gebreken voor, die alleen aan veelvuldig gebruik mogen worden toegeschreven en werden diensgevolge de schuifaffuiten met sleden van 12 cM. K.A. n°. 8 en n°. 15 vervangen door n°. 39 en n°. 37.

Gereedschappen.

De aftrektouwen n°. 4, in gebruik bij het kn. v. 12 cM. L.A., zijn te lang, opdat de commandeur, geplaatst aan het handwiel van den elevatietoestel, bij het afvuren den knevel in den hand kan hebben, zoodat hij veelal afvuurt met het touw zelf in de hand of wel dit

eenige malen om de hand wikkelt, waardoor zoowel weigeringen kunnen voorkomen als verwondingen van de hand. Wijziging van dit aftrektouw is derhalve noodig.

Buskruit en ernststuurwerken.

Geene opmerkingen.

PROEVEN OP HET GEBIED DER ARTILLERIE.

Schietproeven met een kanon van 15 cM. n°. 2.

Hiermede werden gekeurd op snelheid en druk 3 patronen sch. gew. met op gewicht gebrachte projectielen, afkomstig van Hr. Ms. *Friesland*, benevens een vergelijkende keuring van 5 patr. sch. gew., waarbij de lading onveranderd was gelaten, doch overgepakt in een nieuwen saaien patroonzak en 5 patr. sch. gew., vervaardigd met buskruit van hetzelfde merk uit den magazijnsvoorraad.

DATUM.	Temperatuur in gr. C.	BUSKRUITLA- DING.		PROJECTIEL.		Aanvankelijke snelheid.	DRUK.		OPMERKINGEN.
		Kruit- soort.	Gewicht in KG.	Soort.	Gewicht in KG.		Soort drukme- ter.	In atmos- phen.	
9 Sept. 1902	11.9 id. id.	Patr. sch. v. 15 cM. gew., 8-96 id.		Gew. id. id.	45.5 id. id.	682.8 706 713.4	C. G. 6 niet vóór geperst	1641 1802 1767	Eisch voor nieuw kruit: V ₀ = 680 M.; max. druk = 2400 atm.; max. lading = 8 K.G.
6 Oct. 1902	8.65 id. id. id. id. id.	Patr. sch. v. 15 cM. gew., 8-96 id. id. id. id. id.		gew. id. id. id. id. id.	45.5 id. id. id. id. id.	650 683.4 687 686.5 679.1 684.6	id. id. id. id. id. id.	— 1683 1508 1739 1519 1606	Toestel tot gasdrukme- ting verloren. Nieuw model saaien kar- doeszak.
	8.65 id. id. id. id.	Patr. sch. v. 15 cM. gew., 8-96 uit magazijns- voorraad. id.		gew. id. id. id. id.	45.5 id. id. id. id.	689.4 674.6 685.2 696.9 687.9	id. id. id. id. id.	1432 1704 1823 1459 1448	Idem.

Schietproeven met een kanon van 15 cM. n°. 1.

Hiermede werden op snelheid en druk gekeurd 3 patr. sch. van 15 cM. gew. met op gewicht gebrachte projectielen, afkomstig van Hr. Ms. *Piet Hein*.

DATUM.	Temperatuur in gr. C.	BUSKRUITLA- DING.		PROJECTIEL.		Aanvankelijke snelheid.	DRUK.		OPMERKINGEN.
		Kruit- soort.	Gewicht in KG.	Soort.	Gewicht in KG.		Soort drukmeter.	In atmos- phen.	
13 Juli 1903	14.3	Patr. sch. v. 15		Gew.	45.5	646.6		1780	Eisch voor nieuw kruit; $V_0 = 650$ M.; max. druk $= 2400$ atm.
	id.	cM. gew., 7.7-95		id.	id.	658.6		1606	
	id.	id.		id.	id.	654.7	C. G. 6 niet voorgeperst	1907	

Schietproeven met een kanon van 12 cM. n°. 1.

Hiermede werden op snelheid en druk gekeurd:

1°. drie patr. sch. gew. met op gewicht gebrachte granaten, afkomstig van Hr. Ms. *Friesland*;

2°. eene vergelijkende keuring van 6 patr. sch. gew., afkomstig van Hr. Ms. *Friesland*, waarbij de lading onveranderd werd gelaten, doch overgepakt in een nieuw model saaien patroonzak en 5 patr. sch. gew., vervaardigd met buskruit van hetzelfde merk uit den magazijnsvoorraad en

3°. op snelheid en druk gekeurd een monster macaroni buskruit n°. 2, aangeboden door de fabriek *de Krijgsman*.

DATUM.	Temperatuur in gr. C.	BUSKRUITLA- DING.		PROJECTIEL.		Aanvankelijke snelheid.	DRUK.		OPMERKINGEN.
		Kruit- soort.	Gewicht in KG.	Soort.	Gewicht in KG.		Soort drukmeter.	In atmos- phen.	
19 Sept. 1902	12.1	Patr. sch. v. 12		Gew.	23.75	682.5	C. G. 6	1753	Eisch voor nieuw kruit; $V_0 = 680$ M.; max. druk $= 2400$ atm.; max. lading $= 4$ K.G.
	id.	cM. gew., 4-96		id.	id.	709.1	niet	2140	
	id.	id.		id.	id.	684	voor- geperst	1662	
6 Oct. 1902	8.65	Patr. sch. v. 12		gew.	23.75	643	id.	1600	Nieuw model saaien pa- troonzak.
	id.	cM. gew., 4-96		id.	id.	671.5	id.	1606	
	id.	id.		id.	id.	680.7	id.	1621	
	id.	id.		id.	id.	660.5	id.	1418	
	id.	id.		id.	id.	649.8	id.	1395	
	id.	id.		id.	id.	675.4	id.	1795	
	8.65	Patr. sch. v. 12		gew.	23.75	673.5	id.	1627	Idem.
	id.	cM. gew., 4-96		id.	id.	675.8	id.	1564	
	id.	mag. voorraad		id.	id.	669.3	id.	1757	
	id.	id.		id.	id.	670.5	id.	1634	
	id.	id.		id.	id.	673.5	id.	1683	

DATUM.	Temperatuur in gr. C.	BUSKRUITLA- DING.		PROJECTIEL.		Aanvankelijke snelheid.	DRUK.		OPMERKINGEN.
		Kruit- soort.	Gewicht in KG.	Soort.	Gewicht in KG.		Soort drukmeter.	In atmos- phen.	
9 Sept. 1902	12.8	R.B. mac.	3.7	gew.	23.75	677.3	C.G. 6	1585	
	id.	n ^o . 2	id.	id.	id.	683.9	niet	1627	
	id.	monster	id.	id.	id.	679.8	vóórges- perst	2047	
	id.	id.	id.	id.	id.	680.6	perst	1928	
	id.	id.	id.	id.	id.	680.9	id.	1788	

Schietproeven met een kanon van 7.5 cM. n^o. 2.

Hiermede werden op snelheid en druk gekeurd:

1^o. drie patr. sch. gew., met op gewicht gebrachte granaat, afkomstig van Hr. Ms. *Friesland*;

2^o. een monster rookvrij buskruit van 4 mM., aangeboden door de fabriek.

DATUM.	Temperatuur in gr. C.	BUSKRUITLA- DING.		PROJECTIEL.		Aanvankelijke snelheid.	DRUK.		OPMERKINGEN.
		Kruit- soort.	Gewicht in KG.	Soort.	Gewicht in KG.		Soort drukmeter.	In atmos- phen.	
9 Aug. 1902	20.3	Patr. sch. v. 7.5		Gew.	5.85	678.5	C.G. 6	1900	Eisch voor nieuw kruit: V ₀ = 680 M.; max. druk = 2200 atm.; max. lading = 1.21 K.G.
	id.	cM. gew., S.,		id.	id.	682.7	niet	1830	
	id.	1.20 95		id.	id.	682.7	vóórges- perst	1790	
6 Juni 1903	10.5	R.B. van	1.21	gew.	5.85	670	C.G. 6	1774	
	id.	4 mM.	id.	id.	id.	672.8	niet	1900	
	id.	monster	id.	id.	id.	674.7	vóórges- perst	1440	
	id.	partij	id.	id.	id.	676.9	perst	1655	
	id.	id.	id.	id.	id.	676	id.	1767	

Schietproeven met een kanon van 7.5 cM. n^o. 1.

Hiermede werden gekeurd op snelheid en druk 3 patr. sch. v. 7.5 cM. gew., met op gewicht gebrachte granaat, afkomstig van Hr. Ms. *Piet Hein*.

DATUM.	Temperatuur in gr. C.	BUSKRUITLA- DING.		PROJECTIEL.		Aanvankelijke snelheid.	DRUK.		OPMERKINGEN.
		Kruit- soort.	Gewicht in KG.	Soort.	Gewicht in KG.		Soort drukmeter.	In atmos- phen.	
13 Juli 1903	14.7	Patr. sch. v. 7,5 cM. gew.		gew.	5.85	672.6	C. G. 6	1780	Bij aanmaak der patro- tronen bleek het gewicht der lading te zijn 1.176 K.G. Eisch nieuw kruit $V_0 =$ 680 M. max. druk = 2200 atm. max. lading = 1.21 K.G.
	id.	1.18 95		id.	id.	675.9	niet	1942	
	id.	id.		id.	id.	684.8	vóór- geperst	2088	

Schietproeven met een kanon van 5 cM. n^o. 1.

Hiermede werden op snelheid en druk gekeurd eenige monsters
rookvrij buskruit van 2 mM. en 3 mM., aangeboden door de fabriek.

DATUM.	Temperatuur in gr. C.	BUSKRUITLA- DING.		PROJECTIEL.		Aanvankelijke snelheid.	DRUK.		OPMERKINGEN.
		Kruit- soort.	Gewicht in KG.	Soort.	Gewicht in KG.		Soort drukmeter.	In atmos- phen.	
5 Juni 1903	11.6	R. B. van	0.20	gran.	1.75	496.2	C. G. 6	1105	Eisch nieuw kruit van 2 mM. $V_0 = 500$ M. max. druk = 1350 atm. max. la- ding = 0.20 K.G.
	id.	2 mM.	id.	gew.	id.	505.5	niet	1137	
	id.	monster	id.	id.	id.	489.1	vóórge-	980	
	id.	id.	id.	id.	id.	503.8	perst.	1130	
	id.	id.	id.	id.	id.	486	id.	920	
	11.9	R. B. van	0.38	id.	1.75	660	id.	1844	Eisch nieuw kruit van 3 mM. $V_0 = 680$ M. max. druk = 2200 atm. max. la- ding = 0.38 K.G.
	id.	3 mM.							
	id.	monster.	id.	id.	id.	665.2	id.	1865	

Schietsproeven met een kanon van 3.7 cM. st.

Hiermede werden proeven genomen ter bepaling van de lading rookvrij buskruit voor scherpe patronen van 3.7 cM., waarvan de aanvuurlading besloten is tusschen twee schijfjes geweven schietkatoen.

DATUM.	Temperatuur in gr. C.	BUSKRUITLA- DING.		PROJECTIEL.		Aanvante- lijke snelheid.	DRUK.		OPMERKINGEN.
		Kruit- soort.	Gewicht in KG.	Soort.	Gewicht in KG.		Soort drukmeter.	In atmos- phen.	
3 Mei 1903	12.5	R. B. v.	0.02775	Gran.	0.449	440.9			Aanvuurlading van pl. m. 0.4 gram rookvrij bus- kruit voor losse geweer- patronen, besloten tusschen 2 schijfjes geweven schiet- katoen pl. aanvuurl. = 1 gram.
	id.	sch. patr.	id.	gew.	id.	444.5			
	id.	v. 3.7cM.	id.	id.	id.	437.8			
	id.	id.	id.	id.	id.	438.8			
	id.	id.	id.	id.	id.	443.5			
	id.	id.	0 028	id.	id.	446			
	id.	id.	id.	id.	id.	440.3			
	id.	id.	id.	id.	id.	444.2			
	id.	id.	id.	id.	id.	432.7			
	id.	id.	id.	id.	id.	437.1			
	13	id.	0.0285	id.	id.	455.1			
	id.	id.	id.	id.	id.	460.3			
	id.	id.	id.	id.	id.	456.3			
	id.	id.	id.	id.	id.	458.3			
	id.	id.	id.	id.	id.	451.3			
	id.	id.	id.	id.	id.	453			
	id.	id.	id.	id.	id.	448.9			
	id.	id.	id.	id.	id.	455.5			
	id.	id.	id.	id.	id.	451.3			
	id.	id.	id.	id.	id.	456.1			
	id.	id.	id.	id.	id.	453.9			
	id.	id.	id.	id.	id.	451.4			
29 Mei 1903	18.9	id.	0.028	id.	id.	461.8			Aanvuurlading van 1 gram. rookvrij buskr. voor losse gew. patronen, be- sloten tusschen 2 schijfjes geweven schietkatoen. Schijfjes geweven schiet- katoen pl. aanvuurlading = 1.6 gram.
	id.	id.	id.	id.	id.	462.3			
	id.	id.	id.	id.	id.	466.3			
	id.	id.	id.	id.	id.	460.9			
	id.	id.	id.	id.	id.	467.2			
	id.	id.	id.	id.	id.	464.8			
	id.	id.	id.	id.	id.	459			
	id.	id.	id.	id.	id.	462.4			
	id.	id.	id.	id.	id.	462.9			
	id.	id.	id.	id.	id.	459			
	id.	id.	id.	id.	id.	461			
	id.	id.	id.	id.	id.	456.2			
						gem. 462			

DATUM.	Temperatuur in gr. C.	BUSKRUITLA- DING.		PROJECTIEJ.		Aanvankelijke snelheid.	DRUK.		OPMERKINGEN.
		Kruit- soort.	Gewicht in KG.	Soort.	Gewicht in KG.		Soort drukmetr.	In atmos- phen.	
13 Juni 1903	10.2	R. B. v.	0.027	Gran.	0.449	447.1			Buiten beschouwing ge- laten.
	id.	sch. patr.	id.	gew.	id.	448.3			
	id.	v. 3.7 cM.	id.	id.	id.	447.1			
	id.	id.	id.	id.	id.	446.9			
	id.	id.	id.	id.	id.	443.9			
	id.	id.	id.	id.	id.	448			
						gem.			
						446.9			
	10.2	id.	0.0275	id.	id.	451.8			
	id.	id.	id.	id.	id.	456			
	id.	id.	id.	id.	id.	456.8			
	id.	id.	id.	id.	id.	441.7			
	id.	id.	id.	id.	id.	455.4			
	id.	id.	id.	id.	id.	454			
						gem.			
						454.8			

*Keuring van een staalplaat voor gierschijven uit een partij van
12 staalplaten, bestemd voor den dienst in Oost-Indië,
ter levering aangeboden te Amsterdam.*

De plaat werd opgesteld op 50 M. afstand van de monding van het
geweer en de mikpunten zoodanig gekozen, dat de treffers minstens
5 cM. van elkander en van de randen der plaat afbleven.

De schoten werden gedaan met patronen scherpe tot geweer.

Iedere zijde van de plaat werd aan de schietproef onderworpen.

De plaat werd niet doorboord en toonde ook verder geenerlei barsten
of scheuren.

Geschut.

Door het doen van 10 schoten werden gekeurd de kanons van
3.7 cM. nos. 291 en 299.

Affuiten.

Tegelijk met het hiervoren genoemde geschut van 3.7 cM. werden
gekeurd de mikken fabr. nos. 815 en 816.

Materialen.

In beproeving werd ontvangen een nieuw model accumulator bene-
vens een nieuw samenstel van weerstanden voor de verlichting der
richtmiddelen met behulp van de scheepsdynamo; de beproeving duurt
voort.

RAPPORT OVER DE OPLEIDING VAN HET PERSONEEL DER
KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE MARINE-RESERVE,
voor zoover op daartoe bestemde opleidingsschepen plaats
hebbende, loopende van den 1sten October 1902
tot ultimo September 1903.

Tot opleiding van het personeel der reserve waren in dienst: te Willemsoord Hr. Ms. instructieschip *Gier*, waaraan toegevoegd een torpedoboot klein model *XIII* later *XVIII* en het logementschip *Het Loo*; te Rotterdam Hr. Ms. instructieschip *Havik*, waaraan was toegevoegd stoomsloop n°. 65.

Het bevel over Hr. Ms. *Gier* werd gevoerd door den luitenant ter zee der 1ste klasse — sedert 25 Augustus 1903 kapitein-luitenant ter zee — G. L. GOEDHART, tevens fungeerende als hoofd van onderwijs; het bevel over Hr. Ms. instructieschip *Havik* werd gevoerd door den luitenant ter zee der 1ste klasse JHR. H. L. WICHERS.

De indeeling van het onderwijs geschiedde evenals in het vorige jaar.

Versterking van het personeel onderofficieren van het instructieschip te Willemsoord was, wegens het groot aantal in oefening zijnde reserve-matrozen noodig in de maanden Maart en April 1903.

Van den 13den Januari tot den 10den Augustus was Hr. Ms. *Gier* in reparatie tot herstelling der ketels op 's Rijks werfte Willemsoord; gedeeltelijk werd hierin voorzien door het in bruikleen nemen van Hr. Ms. *Ever*, van ultimo Januari tot den 2den Mei.

Nog werden de oefeningen met varend schip onderbroken doordat Hr. Ms. *Ever* gedurende geruimen tijd wegens de stakingstroebelen was geconsigneerd.

Officieren.

Op den 1sten October 1902 waren aan boord 5 buitengewone adelborsten.

Achtereenvolgens kwamen in oefening:

1 luitenant ter zee der 2de klasse.

9 adelborsten der 1ste klasse.

9 buitengewone adelborsten, waarvan 4 voor de 2de maal in dien rang opkwamen.

De adelborsten der 1ste klasse brachten gemiddeld 2 maanden aan boord van het instructieschip door, waarna zij werden overgeplaatst op actieve bodems.

De tijd aan boord van het instructieschip doorgebracht werd besteed aan theoretisch onderricht, een herhaling van het vroeger geleerde,

vermeerderd met het bestudeeren van de inrichting van en de exercitie met het nieuwere artillerie materieel der pantserschepen, het nieuwe seinstelsel, — als aan practische oefeningen, die soms door hen geleid werden.

Dat Hr. Ms *Gier* deel uitmaakte van de in September samengestelde oefeningsdivisie kwam hun practische vorming zeer ten goede.

Dezelfde adelborst die het vorig jaar langen tijd in het hospitaal doorbracht, sedert bevorderd werd en voor oefening in zijn nieuwen rang was opgekomen, moest ook nu weder naar het hospitaal worden geëvacueerd en ten slotte worden afgekeurd voor den dienst.

Op ultimo September waren nog in oefening 1 adelborst der 1ste klasse en 2 buitengewone adelborsten.

Het onderricht had plaats op dezelfde wijze als vroeger vermeld is geworden en werden de zomer- en wintertableaux geregeld gevolgd.

De vaarooefeningen konden door het buiten gebruik zijn van Hr. Ms. *Gier* gedurende 3½ maand niet plaats hebben.

Zij werden geoefend in de exercitiën met het kanon van 28, 75, 5 en 3.7 cM. en het revolverkanon.

De 2de druk van het Handboek der marine-reserve kwam gereed en werd in gebruik genomen.

Matrozen en Torpedisten.

Den 1sten October 1902 waren nog in oefening 11 matrozen der 1ste klasse en 3 matrozen der 2de klasse.

Voor herhalingoefening kwamen op:

105 matrozen der 1ste klasse.

35 „ der 2de klasse.

4 torpedisten der 1ste klasse.

en 4 „ der 2de klasse.

waarvan respectievelijk 110 en 38 en 3 en 3 hunne oefening beëindigden, zoodat op ultimo September nog aan boord aanwezig waren, 6 matrozen der 1ste klasse, 1 torpedist der 1ste klasse en 1 torpedist der 2de klasse. Evenals ten vorigen jare was de opkomst van reserve-matrozen in de maand Maart zoo groot, dat gebrek ontstond aan logies en ruimte om te schaften, zoomede aan onderwyzend personeel.

In dit gebrek aan ruimte voor slaap- en schaftgelegenheid, werd voorzien door 2 bakken aan boord van Hr. Ms. wachtschip onder dak te brengen en aldaar te schaften.

Het onderwyzend personeel werd in Maart versterkt met 1 machinist der 1ste klasse, 2 korporaal-konstabels, 1 kwartiermeester en 1 korporaal der mariniers.

De aanwezigheid van 1 adelborst der 1ste klasse der reserve voorzag in de behoefte aan een officier om behulpzaam te zijn bij de leiding der

exercitiën en schietoefeningen met het geweer en het kanon van 3.7 cM.
Het onderricht had plaats op overeenkomstige wijze als vroeger vermeld.

De oefeningen der torpedisten met torpedo's hadden plaats bij den torpedodienst, alwaar zij bij de dagelijksche werkzaamheden waren ingedeeld.

Voor de overige oefeningen in seinen, exercitie met geschut, geweer en revolver werden zij bij de matrozen ingedeeld.

Met het geweer werden gedaan 5111 schoten, gemiddeld per man 33 schoten en bereikten:

1	man	oefening	A. 2.
2	"	"	A. 3.
1	"	"	A. 4.
2	"	"	A. 5.
6	"	"	A. 6.
15	"	"	A. 7.
3	"	"	A. 8.
23	"	"	A. 9.
23	"	"	A. 10.
16	"	"	B. 1.
8	"	"	B. 2.
7	"	"	B. 3.
14	"	"	B. 4.
6	"	"	B. 5.
10	"	"	B. 6.
8	"	"	B. 7.
7	"	"	B. 8.
1	"	"	B. 10.

en werd één man scherpschutter.

De minder goede resultaten, dit jaar met de schietoefeningen verkregen, moeten gedeeltelijk worden toegeschreven aan ongunstige weersgesteldheid en gedeeltelijk aan het uitgeschoten raken der geweerlooopen, welke alle in herstelling werden gegeven.

Met het kanon van 3.7 cM. werden met geweer patronen met schietcylinder gemiddeld per man 45 schoten in verschillende oefeningen gedaan en daarna nog per man 9 schoten met patronen scherpe van 3.7 cM. op 500 M. op torpedoboot-schijf vanaf het verankerde schip waarvan 34 % treffers.

Machinekamerpersoneel.

Op den 1sten October 1902 waren aan boord van Hr. Ms. instructieschip te Rotterdam aanwezig:

2 adspiranten-machinist.

6 leerlingen-machinist, waarvan 1 voor de tweede oefening.

Gedurende het verslagjaar kwamen op voor de eerste oefening:

- 23 aspiranten-machinist.
- 8 leerlingen-machinist.
- 1 stoker der 2de klasse.

Voor de 2de oefening:

- 7 leerlingen-machinist.

Voor de 3de oefening:

- 1 stoker der 1ste klasse.

De oefening werd beëindigd door:

- 20 aspiranten-machinist.
- 19 leerlingen-machinist.
- 1 stoker der 1ste klasse.
- 1 stoker der 2de klasse.

Zoodat op ultimo September nog in oefening bleven:

- 5 aspiranten-machinist.
- 2 leerlingen-machinist.

Het onderricht had plaats op overeenkomstige wijze als vroeger vermeld is geworden, de tableaux der winter- en zomeroefeningen werden geregeld gevolgd.

Ook dit jaar werden Vlissingen en Amsterdam bezocht met het oog op de aanwerving van personeel.

Uit den aard der zaak meldden zich in het voorjaar de meeste jongelieden (bijna zonder uitzondering militieplichtigen) aan voor eene verbintenis bij de marine-reserve.

Doordien nu ook reeds in de maand Maart vele leerlingen-machinist zijn opgekomen voor de 2de oefening werd de beschikbare ruimte aan boord voor logies en oefening te klein en moest aan verschillende personen, welke zich bij de marine-reserve verbonden hadden, worden aangezegd, dat zij in den eersten tijd niet in oefening konden worden aangenomen.

De schietoefeningen met de revolver moesten tijdelijk worden onderbroken, door het ten gevolge van vernieuwing, niet beschikbaar zijn der schietbaan.

Omtrent het materieel valt op te merken, dat van B.B.'s ketel 2 en van S.B.'s ketel 1 steunpijp door ouderdom zijn lek gesprongen; zij werden gestopt en leverden geen bezwaar op voor het voorloopig volhouden van den gewonen dienst.

Gedurende den verslagtijd waren aan boord van Hr. Ms. *Gier*
5 stokers der 1ste klasse en 1 stoker der 2de klasse.

Gedrag, ijver en geschiktheid van het geheele personeel der K. N. M. R. vielen over 't algemeen ten zeerste te roemen.

VERRICHTINGEN

VAN DE

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE ZEEMACHT

GEDURENDE HET TIJDVAK

1 October 1902—1 October 1903.

c. West-Indië.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

c. West-Indië.

Het bevel over het station der zeemacht in West-Indië werd gevoerd van den 1sten October 1902 tot den 26sten October 1902 door den Kapitein-luitenant ter zee P. S. R. WOLTERBEEK tevens Commandant van Hr. Ms. schoener *Suriname*, van den 26sten October 1902 tot den 14den Februari 1903 door den Kapitein ter zee J. WENTHOLT tevens Commandant van Hr. Ms. pantserdekschip *Holland* en van den 14den Februari 1903 tot aan het einde van den verslagtijd door den Kapitein ter zee A. C. VAN DER SANDE LACOSTE, tevens Commandant van Hr. Ms. panter-schip *de Ruyter*.

Hr. Ms. schoener *Suriname*.

Commandant de Kapitein-luitenant ter zee P. S. R. WOLTERBEEK.

Deze bodem bevond zich op den 1sten October 1902 te Curaçao in het Schottegat en vertrok den 14den October naar Puerto Cabello om aldaar bij het eilandje Alcatraz met geschutschijf te schieten. Den 21sten October keerde de *Suriname* te Curaçao terug en maakte zich daarna gereed voor een tocht langs de Nederlandsche bovenwinds-eilanden naar St. Thomas om aldaar in het droge dok te worden opgenomen.

Wegens ernstige ongesteldheid van den gouvernements-geneesheer op het eiland Bonaire verzocht de waarnemende Gouverneur van Curaçao om dezen bodem den 9den November naar Bonaire te dirigeeren ten einde op deze wijze in het gebrek aan geneeskundige hulp op dit eiland te voorzien. Bij aankomst op den 9den November te Bonaire constateerde de officier van gezondheid van de *Suriname* dat de bovengenoemde geneesheer aan gele koorts lijdende was, deze Officier werd vervolgens op het eiland Bonaire achtergelaten en de *Suriname* keerde zonder communicatie met den wal te hebben gehad den 12den Novem-

ber terug te Curaçao waarna zij den volgenden morgen vertrok om hare reis naar St. Thomas voort te zetten. Langs de kust van Venezuela en beZ. Margarita werd gestoomd om beter te kunnen vorderen tegen wind en stroom en vervolgens werd bij Paria de kust losgelaten en langs den lijkant der eilanden om de Noord gekoerst. Te St. Lucia werd van den 19den tot den 22sten November verbleven en de steenkolenvoorraad aangevuld.

St. Eustatius werd vervolgens den 24sten November bereikt en naar Saba gekoerst, waar evenwel te veel branding stond om communicatie met den wal te hebben.

Den 26sten November werd te St. Martin geankerd en den 29sten November naar St. Thomas vertrokken alwaar op den 30sten November de *Suriname* aankwam.

Na gedokt te hebben verliet den 16den December deze bodem St. Thomas en kwam den 19den December te Curaçao aan.

Tot aan den 16den Januari 1903 bleef het schip aldaar vertoeven en vertrok op dezen datum naar Bonaire ten einde aldaar inlichtingen in te winnen naar op het eiland Tortuga in nood verkeerende Bonairianen.

Na de noodige berichten ingewonnen te hebben, kwam de *Suriname* den 17den Januari te Curaçao terug en vertrok andermaal den 20sten Januari naar Bonaire om schietoefeningen te houden, doch moest van daar reeds den 22sten Januari terugkeeren wegens een verdacht geval van gele koorts te Bonaire aan den wal.

Van den 3den Februari tot den 11den Februari werd een tocht naar Aruba gemaakt ten einde een onderzoek in te stellen naar de verzanding in de Paardenbaai en om met geweer schijf te schieten. Uit dit onderzoek bleek dat sedert de laatste opneming in 1900 van den ingang van genoemde baai, daar waar het havenlicht van Aruba N gepeild wordt, de doorvaartwijdte met 50 meter vernauwd is. In vroegere jaren heeft dit echter ook plaats gehad, vooral na een belangrijken regenval, waardoor specie van de heuvels naar de Paardenbaai gevoerd wordt; na eenige droge jaren schuurde echter de verzanding van zelf weder weg.

Terugkeerende wilde de Commandant beproeven, wegens de hooge zee om onder stoom met langsscheepsche zeilen op te werken, maar kwam, na den 8sten Februari van Aruba te zijn vertrokken, den volgenden dag tot de overtuiging, dat op deze wijze de reis te lang zoude worden, waarom van deze poging werd afgezien en in den wind en in de zee op naar Curaçao gestoomd moest worden, eerst den 11den Februari arriveerde de *Suriname* te Curaçao.

Den 21sten Februari vertrok deze bodem naar Suriname alwaar na eene reis van 10 dagen den 3den Maart voor de stad Paramaribo werd geankerd.

Gedurende het verblijf in de kolonie Suriname werd een tocht gemaakt op de Boven-Suriname tot den kostgrond Simplicité en werd de Commewijne en Cottica bevaren.

Den 15den April werd de terugreis naar Curaçao aanvaard en aldaar na eene reis van 5 dagen den 20sten April geankerd.

Van den 22sten Mei tot den 28sten Mei werden te Bonaire gevechtsschietoefeningen en andere exercitiën gehouden. Het schip was inmiddels na bekomen last van den Minister van Marine gereed gemaakt om de terugreis naar Nederland te aanvaarden en verliet den 22sten Juni Curaçao met als eerste bestemming het eiland St. Thomas ten einde aldaar nadere orders af te wachten; ditmaal werd de reis rechtstreeks gemaakt en kwam het schip reeds den 26sten Juni te Charlotte Amalia aan.

Na gedokt te hebben en op bekomen last de komst van Hr. Ms. pantserschip *de Ruyter* van Newport-news te hebben afgewacht, vertrok Hr. Ms. schoener *Suriname* op den 11den Juli naar Nederland.

Hr. Ms. pantserdekschip *Holland*.

Commandant: de Kapitein ter zee J. WENTHOLT.

Deze bodem kwam den 26sten October 1902 uit Nederland te Curaçao aan en vertrok den 30sten October naar La Guayra, opdat door den Commandant eenige besprekingen konden gehouden worden met den Nederlandschen Zaakgelastigde in Venezuela.

Bij aankomst op den 27sten October te La Guayra werd het Gouvernement der Republiek Venezuela gesalueerd, dat dadelijk door een der forten beantwoord werd.

Na gehouden besprekingen vertrok de *Holland* naar Puerto Cabello ten einde den heer CAPRILES aldaar af te halen, welke heer, een Nederlandsch onderdaan, door de Venezolaansche regeering was gevangen gezet.

Bij aankomst te Puerto Cabello op den 4den November werd opnieuw het Gouvernement van Venezuela gesalueerd. De heer CAPRILES was reeds den 2den November uit de gevangenis ontslagen en dien zelfden dag naar Curaçao vertrokken.

De *Holland* vertrok daarop den 5den November naar Curaçao en kwam aldaar den volgende dag aan.

Op verzoek van onzen Zaakgelastigde te Caracas vertrok de *Holland* op den 19den November naar La Guayra; genoemde Zaakgelastigde scheepste zich den 22sten aan boord van de *Holland* in om overgevoerd te worden naar Curaçao, alwaar den volgende morgen het anker viel.

Er werd vervolgens een begin gemaakt met verschillende voor-

zienen aan ketels en werktuigen en bleef deze bodem verder in het Schottegat liggen, ten einde beschikbaar te wezen met het oog op den politieken toestand in Venezuela.

Inmiddels was de blokkade van Venezuela door Engeland, Duitschland en Italië afgekondigd en werd dientengevolge Curaçao druk bezocht door vreemde oorlogsschepen, die zich aldaar van levensmiddelen en steenkolen kwamen voorzien.

De Nederlandsche Zaakgelastigde in Venezuela was inmiddels wegens gezondheidsredenen van Caracas naar Nederland teruggekeerd; te zijner tijdelijke vervanging kwam uit Nederland over New-York de heer Jhr. Mr. A. J. VAN CITTERS te Curaçao aan en werd deze den 21sten Januari 1903 door de *Holland* naar La Guayra overgevoerd.

Op deze reis bleek de *Holland* zeer aangegroeid te zijn, daar met 7 ketels en 77 omwentelingen slechts 9 mijl geloopt werd, terwijl de vaart met een schoon schip bij dit aantal omwentelingen 11 mijl bedroeg.

Na den waarnemenden Zaakgelastigde te La Guayra te hebben ontscheept, vertrok de *Holland* van daar en arriveerde den 23sten Januari te Curaçao.

Het schip werd door een 10tal negerduikers onder water schoongemaakt, doch dit werk werd geconstateerd door eigen duikers, waaronder 2 officieren, als zeer slordig te zijn geschied, terwijl de schelpen in het geheel niet verwijderd waren. Het bedongen loon voor het geheel schoonmaken van het schip à f 150 werd dan ook slechts tot een bedrag van f 50 uitbetaald.

Door het schip beurtelings sterk over S.B. en B.B. te doen krenge werden de schroefbladen en de buitenhuid tot aan de kimkielen zoo goed mogelijk schoongemaakt, terwijl verder door 3 eigen duikers voor de aangenomen som van f 60 het achterschip, de naven der voortstuwers en der schroefaskokers gereinigd werden.

Na bekomen machtiging van den Minister van Marine en na de kolenruimen geheel gevuld en bovendien 50 ton steenkolen als deklast geladen te hebben vertrok de *Holland* den 14den Februari naar Nederland.

Hr. Ms. pantserschip *de Ruyter*.

Commandant de Kapitein ter zee A. C. VAN DER SANDE
LACOSTE.

Deze bodem kwam op den 4den Januari 1903 uit Nederland te Curaçao aan en ankerde in het Schottegat aldaar.

Den 19den Januari werd via Bonaire naar Tortuga vertrokken ten einde zoo noodig hulp te verleen aan een 60tal daar vertoevende

Bonairianen, die daar reeds geruimen tijd door de blokkade van Venezuela afgesneden waren van La Guayra, van waar zij gewoonlijk levensmiddelen en drinkwater ontvingen, daar het eiland Tortuga niets voortbrengt, noch drinkbaar water heeft. Deze lieden waren kolenbranders en werken voor rekening van kleine schoeners en kotters van Bonaire, die echter de Venezolaansche vlag voeren om in Venezuela de kust te kunnen bevaren. Eens in de 14 dagen kwamen deze vaartuigen van La Guayra om de gebrande houtskool te halen en om de kolenbranders tevens levensmiddelen en drinkwater te brengen, doch thans was dit door de blokkade onmogelijk geworden.

Den 20sten Januari werd nabij Tortuga aangekomen, de daar op verschillende plaatsen vertoevende menschen die groot gebrek hadden, van levensmiddelen en drinkwater voorzien en vervolgens naar La Guayra gekoerst, op welks reede den 21sten Januari het anker viel.

Het Venezolaansche gouvernement werd met 21 schoten gesalueerd en vervolgens werden besprekingen gehouden met den Engelschen blokkade-commandant, ten gevolge waarvan de vergunning werd verkregen, dat een der bovenbedoelde kotters van Bonaire, de *Rafaelita*, door de blokkade-linie heen zoude gaan om de kolenbranders van Tortuga terug te brengen naar Bonaire.

Des avonds van den 21sten Januari werd over Bonaire naar Curaçao vertrokken en aldaar den 22sten Januari aangekomen.

Den 31sten Januari werd naar La Guayra vertrokken ten einde den waarnemenden Zaakgelastigde Jhr. Mr. VAN CITTERS over te brengen naar Curaçao; den 1sten Februari was de *de Ruyter* weder terug. Genoemde heer werd den 13den Februari opnieuw naar La Guayra gebracht, van welke gelegenheid door den Commandant tevens gebruik gemaakt werd om een audiëntiebezoek bij den President der Republiek Venezuela den Generaal CIPRIANO CASTRO af te leggen.

Den 16den Februari was het schip weder terug te Curaçao.

Van den 10den Maart tot den 27sten Maart werd eene reis gemaakt naar Trinidad tot het inschieten van torpedo's en tot het houden van ernstoefeningen met geschut in de golf van Paria.

Den 1sten April werd de haven van Curaçao weder verlaten tot het verleenen van mogelijke hulp aan het op de N.kust van Margarita bij Punta del Tunar verongelukte Nederlandsche stoomschip *Prins Frederik Hendrik*. Daar het bleek dat het schip als verloren beschouwd moest worden en mail en passagiers gered waren, werd den 3den April de terugreis naar Curaçao aanvaard. Den volgende dag vóór de haven van Willemstad komende, gewerd den Commandant door den loods een telegram van den Nederlandschen consul te San Domingo, waarin deze mededeelde, dat ten gevolge van een op het eiland van dien naam uitgebroken revolutie de hoofdstad belegerd en beschoten werd, het ge-

vaar zeer groot was en de komst van een Nederlandsch oorlogsschip dringend noodig was. Dientengevolge vertrok de *de Ruyter* onmiddellijk naar San Domingo, alwaar den 6den April geankerd werd. Ter reede lagen de Duitsche kruiser *Vineta*, de Italiaansche kruiser *Giovanni Bausan* en de Amerikaansche kruiser *Atlanta*, die, behalve laatstgenoemde, den vorigen dag daar aangekomen waren.

De toestand aan den wal werd van dien aard gevonden dat een detachement naar den wal gezonden werd om het Nederlandsche consulaat te beschermen, later werden eveneens detachementen van boord gezonden ter bescherming van het consulaat van Frankrijk en de legatie van Haiti, omdat voor plundering gevreesd werd, bijaldien de President van San Domingo, die de stad belegerde, binnenkwam.

De aanvallen werden echter voortdurend afgeslagen, verwoede gevechten waarbij veel geschoten werd, hadden telkens en vooral 's nachts plaats en alle onderhandelingen braken af op den eisch van den President om de stad met zijne troepen binnen te trekken. De kogels van beide partijen, die goed gewapend en van modern geschut voorzien waren, vlogen menigmaal over de ter reede liggende oorlogsschepen en maakten de communicatie met den wal zeer bezwaarlijk en menigmaal ondoenlijk.

Eindelijk werd den 18den April, des morgens vroeg, een bloedig gevecht geleverd langs alle liniën tusschen beide partijen, dat eindigde met de nederlaag van den President, waarbij deze de zijnen in den steek liet en een goed heenkomen over zee zocht.

Op denzelfden dag moest Hr. Ms. *de Ruyter* ter aanvulling van den kolenvoorraad en om te ravitailleren terugkeeren naar Curaçao alwaar het schip den 21sten April aankwam. Een uit San Domingo ontvangen telegram meldde dat alles aldaar rustig verliep, een nieuwe President verkozen werd en de terugkomst van de *de Ruyter* niet noodig was.

Hierop werd den 23sten April de reis naar Suriname aanvaard, die ingevolge de alzonderlijke Instructie van den Commandant van Hr. Ms. *de Ruyter* geschieden moest.

Den 28sten April werd tusschen de regenbuiën in des morgens zicht verkregen van het lichtschip der Suriname-rivier en in 5 vm. water geankerd het lichtschip Z.O.t.Z. peilende. Toen het water voldoende gerezen was werd onder stoom gegaan ten 1 u. 45 m. en in het merk lichtschip in één met Braamspunt Z.O.t.Z., naar het gat gestoomd.

Het minste water op dit traject bedroeg 18 voet = 54 dM., het schip ging 58.5 dM. diep, terwijl de stuurlast 1 dM. bedroeg. Het gat werd vervolgens in en de rivier opgevaren, de baai bij Jachtlust eveneens zonder bezwaar gepasseerd met als minste water insgelijks 18 voet en

vervolgens ten 4 u. 30 m. vóór Paramaribo vertuid. Het binnenstoomen geschiedde zonder loods.

Het Nederlandsche gouvernement werd met 21 schoten gesalueerd.

Hoewel het voornemen was om een maand te Paramaribo te vertoeven, zoo noopte een van den Commandant van Hr. Ms. schoener *Suriname* ontvangen telegram reeds op den 11den Mei de terugreis te aanvaarden. Dit telegram hield in dat het verblijf van de *de Ruyter* in West-Indië verlengd werd, en Hr. Ms. *Suriname* daarentegen in Mei de terugreis naar Nederland zoude aanvaarden.

Des middags ten 2 u. 45 m. van den 11den Mei van Paramaribo vertrokken, werd het vuurschip ten 4 u. 45 m. gepasseerd, ook nu werd geen gebruik gemaakt van de diensten van een loods.

Den 15den kwam Hr. Ms. *de Ruyter* te Curaçao terug.

Ingevolge ontvangen ministerieel telegram vertrok deze bodem den 16den Juni naar de Bermuda's om aldaar in het dok van Ireland eiland de huid te doen schoon maken.

De reis werd door de Monapassage genomen, de Noorderkeerkring den 19den Juni gepasseerd en den 21sten Juni zicht verkregen van de Bermuda groep.

Bij Davidpoint werd de loods overgenomen, die het schip door de Narrows, en, na bij fort Catherine in de Murray-anchorage, practica verkregen te hebben, verder naar de Grassy-bay bracht, alwaar ten 3 u. aan eene boei gemeerd werd. Wegens den Zondag werd het Britsche gouvernement den volgenden morgen gesalueerd.

Daar het dok te Ireland Island vooreerst niet ter beschikking kon zijn, werd na bekomen machtiging uit Nederland den 25sten Juni de reis aanvaard naar Newport-News (N. A.) alwaar den 28sten Juni des avonds ten 6 u. werd aangekomen. Wegens den Zondag werd het saluut aan de vlag der Vereenigde Staten van Noord-Amerika, bij het passeeren van Hampton-roads uitgesteld tot de rivier afgestoomd zoude worden.

Een onderzoek naar den gezondheidstoestand aan boord had tweemaal plaats, eerst te Hampton-roads vanwege de Vereenigde Staten en later vóór het ten anker komen te Newport-News vanwege den Staat Virginia.

Den 29sten Juni werd het schip door een sleepboot naar den ingang van de „Newport-News shipbuilding and Dry-dock Cos. Wharf” gesleept en den volgenden middag in een der reusachtige droge dokken aldaar opgenomen.

De werf te Newport-News is zeer groot en geheel modern ingericht, alle herstellingen aan werktuigen en ketels kunnen hier geschieden.

Den 3den Juli des morgens verliet het schip het dok en werd op de James River geankerd tot het innemen van steenkolen, dat met eigen

middelen geschieden moest, aangezien wegens het vieren van den Independence-day op den 4den Juli geen werkvolk te krijgen was.

Het verblijf te Newport-News kenmerkte zich door eene buitengewone hitte die de temperatuur deed stijgen tot 100° F.

De Independence-day werd dezerzijds gevierd door te pavoiseeren enz. en door een saluut op den middag van 21 schoten af te geven.

Na beëindiging van het kolenladen op den 6den Juli des namiddags, werd ten 6 u. naar zee vertrokken, bij het passeeren van Fortress Monroe, te Hampton-roads het uitgestelde saluut afgegeven en in zee gekomen, koers gezet naar St. Thomas ingevolge bekomen telegraphischen last.

Den 11den Juli werd aldaar aangekomen en Hr. Ms. *Suriname* aangetroffen, die na verwisseling van eenige manschappen kort daarop naar Nederland vertrok. Het Deensche gouvernement werd met 21 schoten gesalueerd.

Te St. Thomas werd tot den 14den Juli verbleven en vervolgens naar Curaçao vertrokken alwaar den 16den Juli werd aangekomen.

Van den 5den tot den 15den Augustus werd een tocht gemaakt naar Aruba en naar Bonaire; nabij dit laatste eiland werden verschillende schietoefeningen gehouden en het schip in staat van gevecht gebracht, waarbij de sloepen afgegeven werden en aan de boei ter reede werden vastgemaakt. Vervolgens hadden gevechtsschietoefeningen plaats op schijven, geplaatst op het eiland klein Bonaire en werden de adelborsten in de gelegenheid gesteld zich in het manoeuvreeren en ten anker komen te oefenen.

Den 9den September werd een reis ondernomen naar de Republiek Colombia om in eenige havens van dien Staat de vlag te vertoonen.

Voor Puerto Colombia, ter reede van de vroegere, doch thans verdwenen stad Sabanilla, werd van den 11den tot den 14den September vertoeft, gedurende welken tijd de Commandant één etmaal te Barranquilla vertoeftde ten einde een bezoek af te leggen bij den Nederlandschen consul aldaar en bij de autoriteiten van den staat Bolivar.

De Nederlandsche kolonie te Barranquilla, geheel uit Curaçaonaars bestaande, bracht op den 13den September een bezoek aan boord, vergezeld van den Nederlandschen consul.

Den 14den September werd naar Carthagena vertrokken, de route werd genomen goed vrij van de Lesseps Shoal en beoosten de Salmedina. In de Boca chica bij San Fernando werd de loods overgenomen en ten 4 u. 's namiddags voor de stad Carthagena geankerd, waarna een saluut afgegeven werd aan het Columbiaansche gouvernement. Met de autoriteiten aan den wal werden bezoeken gewisseld, de Gouverneur van den Staat Bolivar, die te Carthagena vertoeftde, ontving bij zijn tegenbezoek aan boord 13 schoten.

Den 17den September werd Carthagena verlaten en koers gezet naar Colon alwaar den volgenden middag in de baai geankerd werd.

Daar de Nederlandsche Consul te Panama woont, waar ook de autoriteiten van den Staat van dien naam wonen, vertrok de Commandant per trein op een dag heen en weer naar Panama om bezoeken af te leggen. Wegens het veelvuldig voorkomen aldaar van gelekoortsgevallen, werd het raadzaam geacht om aldaar door niemand den nacht te doen doorbrengen, hoewel de gezondheidstoestand daar zoowel als te Colon goed was.

Op laatstgenoemde plaats werd alleen door onder-officiëren met den sergeantsrang en hooger gepassagierd tot 8 u. 's avonds.

Den 21sten September werd Colon verlaten en naar Curaçao gekeerst, dat op den 24sten September bereikt werd.

Gedurende den verslagtijd werd grootendeels tijdens de blokkade van Venezuela, de haven van Curaçao bezocht door de navolgende vreemde oorlogsschepen, van welke sommige verscheiden malen terugkwamen.

Duitsche: *Vineta, Charlotte, Stosch, Falke, Gazelle, Panther, Sperber* en *El Restaurador*, laatstgenoemd schip was tijdelijk aan Venezuela ontnomen.

Italiaansche: *Carlo Alberto, Giovanni Bausan, Elba.*

Noord-Amerikaansche: *Topèka, Marietta.*

Fransche: *Troude, Jouffroy.*

Spaansche: *Nautilus.*

VERRICHTINGEN

VAN DE

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE ZEEMACHT

GEDURENDE HET TIJDVAK

1 October 1902—1 October 1903.

d. Oost-Indië.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE
UNIVERSITY OF
CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE
UNIVERSITY OF
CHICAGO
LIBRARY
CHICAGO, ILL.
1892

d. Oost-Indië.

Hr. Ms. zeemacht in Nederlandsch-Indië stond gedurende dit verslagjaar onder bevel van den Vice-Admiraal A. P. TADEMA.

Personeel.

Tijdens dit verslagjaar werden 98 inlanders voor de oorlogsmarine aangenomen, terwijl 83 aan den dienst ontvielen. Van laatstgenoemd aantal zijn 18 afgekeurd, 43 ontslagen (van wie 36 wegens dienst-eindiging, 6 wegens veroordeeling en 1 met onbepaalden dienstdag op verzoek), 6 afgeschreven wegens desertie (48 deserteerden, doch 42 kwamen aan boord terug) en 16 wegens overlijden.

Doordat het aantal schepen, uitmakende het z.g.n. auxiliair eskader, sedert den aanvang van 1903 tijdelijk met één is verminderd, waardoor een 70-tal inlanders minder benoodigd waren, werd de werving voorloopig gestaakt.

De machtiging der Regeering om de als bovenrol toegestane overschrijding der bepaalde sterkte van inlanders, van 10 % tijdelijk tot 20 % uit te breiden, werd ook dit jaar gehandhaafd, in verband met het meerder benoodigd inlandsch personeel door de versterking der bemanningen van de opnemings-vaartuigen voor de aan die schepen extra-toegevoegde lichte vaartuigen en door het bemannen als opnemingsvaartuig van het tijdelijk als zoodanig dienstdoende flottielje-vaartuig *Bali*.

Op den 1sten October 1903 waren nog 62 inlanders meer in dienst dan de aldus verhoogde sterkte aangaf.

Naar behoefte werd ook dit jaar het inlandsch stokers-personeel aangevuld door eenige inlandsche matrozen en lichtmatrozen, op voordracht der commandeerende officieren, te doen overgaan in de qualiteit van vuurstoker der 2de klasse.

Hoewel het aantal wachten onder stoom aan boord der schepen van het auxiliair eskader, vooral met het oog op het kostbare kolengebruik dier schepen, betrekkelijk gering is geweest, kon in verband met de omstandigheid dat voortdurend in enkele ketels stoom moet worden gehouden voor te werkstaande hulpwerktuigen, het resultaat der voor-

loopig op die bodems ingevoerde regeling, betreffende de verdeeling der werkzaamheden in de stookplaatsen en kolenruimen onder de Europeesche en inlandsche stokers, (waarvan in het vorig verslag reeds melding werd gemaakt) zeer bevredigend worden genoemd. De met deze regeling beoogde opwekking tot emulatie tusschen de stokers van verschillende landaarden en het doel om de bekwaamheid, de bruikbaarheid en het volhoudingsvermogen van het stokers-personeel hierdoor te verhoogen, werd volkomen bereikt.

Bovendien bleek uit de door commandeerende officieren ingediende bekwaamheidsstaten, dat de inlandsche stokers, ten opzichte van de geschiktheid en de bruikbaarheid, volstrekt niet achterstaan bij hunne Europeesche kameraden, terwijl de inlanders uit den aard der zaak de Europeesche stokers overtreffen in volhoudingsvermogen, zoodat, bij voortgezette oefening en behoorlijk onderricht der inlandsche stokers, van de invoering der voorgenomen reorganisatie van het M.K. personeel, waarbij voor de samenstelling van het ondergeschikt stokers-personeel aan boord der pantserdekschepen en pantserschepen, blijkbaar rekening is gehouden met bedoelde regeling, in de toekomst verwacht mag worden, dat indien bij dreigend oorlogsgevaar de aanvoer van Europeesch personeel niet mogelijk is, over een geschikt aantal inlandsche stokers zal kunnen worden beschikt.

De opleiding voor matroos-looder aan boord van het wachtschip te Soerabaya, kon, wegens gebrek aan daarvoor zich aanmeldende geschikte matrozen, niet worden voortgezet. Blijkbaar geven de inlandsche schepelingen, onder de tegenwoordige omstandigheden, er de voorkeur aan om stoker te worden, vooral omdat hierdoor hunne financiële positie reeds dadelijk belangrijk verbeterd wordt.

Bij de invoering der nieuwe regeling voor het korps inlandsche schepelingen, welke binnenkort kan worden tegemoet gezien, waarbij ook de inkomsten en de vooruitzichten der matrozen-looder en roerganger worden verbeterd, mag worden verwacht dat hierin verandering ten goede zal komen.

Het reglement op den victualiedienst is nog steeds bij het Opperbestuur in behandeling. Het voorstel om, onafhankelijk van de behandeling van laatstbedoeld reglement de vergoeding voor afstanddoening van het rantsoen jenever alvast in gelijken zin te regelen als bij K. B. van den 7den Januari 1901 n°. 18 voor Hr. Ms. zeemacht buiten Oost-Indië geschied is, zal bij het Opperbestuur eerst in overweging kunnen worden genomen als op het thans in bewerking zijnde Nederlandsch Reglement op den victualie-dienst de Koninklijke goedkeuring zal zijn verkregen.

De proefneming met havermout, waarvan sprake is in het vorig verslag, viel zoo gunstig uit, dat het voorstel werd gedaan om dit

artikel definitief onder den voorraad ziekenkost te doen opnemen. Voor de terugreis naar Nederland van Hr. Ms. pantserdekschip *Zeeland* werd de noodig geachte hoeveelheid op verzoek plaatselijk aangekocht.

Ten einde tegemoet te komen aan de klacht over te gering vetgehalte der voeding voor Europeesche schepelingen, werd machtiging verleend om bij wijze van proef bij de morgenvoeding, bestaande uit Australisch vleesch, rijst en uien en bij de middagvoeding, bestaande uit volksspijs en Australisch vleesch, een rantsoen vet te verstrekken, terwijl een deel van het rantsoen rundvleesch ter bereiding van de ragout (de middagvoeding op Woensdag ter reede), werd vervangen door een gelijk deel versch varkensvleesch. Voor zooverre thans reeds kan worden beoordeeld, werden de aangebrachte wijzigingen over het algemeen gewaardeerd.

De voorraad Australisch vleesch werd opgebruikt, waarna werd overgegaan tot verstrekking van het veel smakelijker geconserveerde rundvleesch en jus, afkomstig uit de fabriek der Javasche maatschappij tot verduurzaming van levensmiddelen te Poerworedjo.

Wijziging van de voedingstarieven voor de Europeesche schepelingen, waarbij, voor zooverre mogelijk en gewenscht, rekening zal worden gehouden met de aan boord der schepen gevraagde en verstrekte inlichtingen, en de door de bemanningen te kennen gegeven verlangens — is in bewerking.

De gezondheidstoestand was, over het algemeen genomen, gunstig. Epidemiën van ernstige ziekten kwamen niet voor, behalve eenige malaria-epidemiën na het bezoek van met die ziekte besmette havens. Dit geldt voornamelijk voor de Sabang-baai en de débarquementsgebouwen daar ter plaatse en voor de Sinabang-baai op het eiland Simaloer; in mindere mate voor Tandjong-Priok.

Toch was het opvallend dat de gezondheidstoestand van het Javaeskader steeds minder goed werd, nadat eenigen tijd te Tandjong-Priok verblijf gehouden was. Men verlieze echter hierbij niet uit het oog, dat het verblijf in de buurt van Batavia meer tot excessen op verschillend gebied aanleiding geeft dan dat te Ampenan, waarvan het gevolg is, niet alleen meer ziekten van de geslachtsorganen, doch ook meerdere vatbaarheid voor andere ziektemakende invloeden. Deze overwegingen gelden niet voor het verblijf te Sabang. De vele malaria-gevallen op de Atjeh-divisie berustten voor het meerendeel op primaire infecties, daar ter plaatse opgedaan.

De gezondheidstoestand der te Soerabaya gestationeerde schepelingen was (venerische ziekten buiten rekening gelaten) goed; dit geldt in hoofdzaak ook voor de equipages die er, gedurende korteren of langeren tijd, gedebarqueerd waren. Nadat in October 1902 nog 5, in November 4, in December 2 en in Januari 1903 1 cholera-geval zich

hadden voorgedaan, verdween deze ziekte geheel. Beri-beri werd weinig waargenomen; het meest nog op de opnemingsvaartuigen wanneer er weinig gelegenheid tot passagieren was. Als lijdende aan deze ziekte werden 3 Europeesche schepelingen naar Nederland geëvacueerd (tegen 8 in 1901/1902) en 5 Aziaten afgekeurd voor den dienst (tegen 4 verleden jaar).

Het geheele jaar door kwamen kleine scheepsepidemiën voor van influenza-achtige aandoeningen of maag-darmcatarrhen, welke in den regel zich aansloten aan sterke schommelingen der luchttemperatuur. Deze waren zonder uitzondering weinig hevig en kort van duur.

Enige over de vloot verspreide weinig talrijke gevallen van buiktyphus berustten wel altijd op infecties, aan den wal opgedaan. Dysenterie werd sporadisch waargenomen; pokken éénmaal bij een Aziaat.

Gedurende dezen verslagtijd werden 150 schepelingen voor den dienst in de koloniën afgekeurd (waaronder 12 officieren) tegen respectievelijk 155 en 19 in den vorigen verslagtijd.

17 Aziaten werden voor den zeedienst ongeschikt verklaard tegen 12 verleden jaar.

22 Europeanen en 14 Aziaten overleden door onderstaande oorzaken.

EUROPEANEN.	1 October		AZIATEN.	1 October	
	'01—'02	'02—'03		'01—'02	'02—'03
Koorts	9	5	Koorts	1	1
Buiktyphus	0	5	Buiktyphus	0	2
Cholera	43	8	Cholera	3	0
Tropische dysenterie .	0	1	Beri-beri	3	5
Bloedvergiftiging .	0	1	Longontsteking . .	0	1
Verwonding	2	1	Maag-darmcatarrhe	0	1
Zelfmoord	2	0	Kanker v. d. darm.	0	1
Verdronken	3	1	Bloedspuwing . . .	0	1
Hartverlamming . .	2	0	Hersengezwel . . .	0	1
Ontsteking van het hartzakje	1	0	Verwonding	2	1
			Hartverlamming . .	1	0
Totaal	62	22	Totaal	10	14

Het sterftecijfer voor de Europeanen is dus belangrijk kleiner dan verleden jaar; voor de Aziaten iets grooter.

Materieel.

Den 1sten October 1902 bedroeg het aantal schepen 30.

Hiervan waren in dienst:

1°. Schepen bedoeld in art. 2 sub. a van het Koninklijk besluit van den 27sten Juli 1896, N°. 22.

Hr. Ms. pantserdekschepen *Koningin Wilhelmina der Nederlanden*, *Gelderland*, *Noord-Brabant*, *Zeeland* en *Utrecht*.

Hr. Ms. pantserschip *Piet Hein*.

2°. Schepen, bedoeld in art. 2 sub b, c en d van bovengenoemd Koninklijk besluit.

Hr. Ms. flottieljevaartuigen *Java*, *Bali*, *Ceram*, *Flores*, *Sumbawa*, *Nias*, *Edi*, *Koetei*, *Siboga* en *Assahan*.

Hr. Ms. wachtschip *Koning der Nederlanden*, Hr. Ms. torpedobooten *Cerberus*, *Hydra* en *Scylla*, Hr. Ms. opnemingsvaartuigen *Macasser* en *Van Gogh*, Hr. Ms. oorlogsstoomjacht *Satelliet*.

Terwijl als tijdelijk stoomschip der Gouvernements-marine in het gewest Zuid-Nieuw-Guinea in dienst was:

Hr. Ms. opnemingsvaartuig *Van Doorn*.

Buiten dienst waren:

Het voormalig pantserschip *Prins Hendrik der Nederlanden*, het voormalig wachtschip *Bromo*, Hr. Ms. flottieljevaartuigen *Borneo*, *Lombok*, *Serdang* en *Mataram*, terwijl Hr. Ms. pantserdekkorvet *Sumatra* voor herstellingen in Nederland vertoefde.

Onder deze scheepsmacht hadden de volgende veranderingen plaats:

Hr. Ms. pantserdekschip *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* vertrok den 1sten Januari naar Nederland, terwijl den 2den Januari Hr. Ms. pantserschip *Koningin Regentes* uit het vaderland in Indië aankwam; den 8sten Januari d.a.v. vertrok Hr. Ms. pantserschip *Piet Hein* eveneens tot het aanvaarden van de thuisreis; de getalsterkte werd alzoo met één verminderd en bedroeg op den 1sten October 1903 nog 29.

Marine-etablisement.

De dwarshelling met coupure en met een voor de helft overdekt sleepvlak voor 3 torpedobooten, in het vorig verslag genoemd, kwam gereed, en werd den 30sten Juni de torpedoboot *Hydra* met goed gevolg op de helling en daarna in de loods gehaald. Voor den afbouw was gedeeltelijk de particuliere industrie te hulp geroepen, daar bankwerkerij en draaijerij van het etablissement zelf zoodanig met werk overladen waren, dat, zonder particuliere hulp, belangrijke vertraging in de gereedheid dier sleepellingen zou zijn ontstaan.

Met het uitbreiden van het torpedo-atelier en het inrichten van het Noordelijk gedeelte van de zich daarbij bevindende tuigloods tot torpedo-bergplaats, in het vorig verslag genoemd, werd voortgegaan, doch is nog niet gereed gekomen, aangezien verschillende materialen daarvoor benoodigd alsmede de Dieselmotor tot het drijven der nieuwe werktuigen in 't atelier, nog niet uit Nederland werden ontvangen.

Aan de débarquementsgebouwen voor de bemanning van Hr. Ms. oorlogsschepen en den torpedodienst, werden belangrijke herstellingen en verbeteringen uitgevoerd teneinde zooveel mogelijk aan de eischen der hygiëne tegemoet te komen en de gebouwen daarbij voor de bewoners zoo geriefelijk mogelijk te maken.

De voornaamste verbeteringen waren:

1°. Het ophoogen en verharden van het terrein om de gebouwen, waardoor voorkomen wordt dat bij enkele hooge waterstanden dit terrein gedurende eenige uren geïnundeerd wordt.

2°. Het inrichten van de zich op het terrein bevindende tuigloods tot logies, met gecementeerden vloer, losse slaaptafels, enz. enz. waarbij speciaal zorg werd gedragen voor goede ventilatie en verlichting door ruime deuren en ramen. Dit gebouw wordt thans bewoond door de bemanningen der torpedobooten.

3°. Het inrichten van een bergplaats van meubilair tot eet- tevens verblijfsaal voor onderofficieren, voorzien van gecementeerden vloer en geschilderd houten plafond.

4°. Het aanbrengen van verschillende verbeteringen aan de kamers der machinisten en onderofficieren o. a. door bij een zestal machinistenkamers de toegang aan de frontzijde van het gebouw te maken en hier eene kleine voorgalerij bij te bouwen.

5°. Het verbeteren der ventilatie en verlichting in de kazerne o. a. door het vergrooten der lichtkozijnen en luchtgaten, het gedeeltelijk vervangen der gewone pannen door glazen pannen in de galerijen om de gebouwen, enz. enz.

6°. Het vervangen der vaste britsen door losse slaaptafels en het maken van nieuwe kapstokken op ijzeren beugels 10 cM. van de muren verwijderd.

7°. Het bijbouwen van twee ziekenzalen, elk voorzien van 6 kribben, en afzonderlijke kamer voor geneeskundig onderzoek.

8°. Het bijbouwen van 36 volksbad.

Voorts worden nog enkele verbeteringen uitgevoerd en zijn andere in overweging, om de bewoonbaarheid der kazernegebouwen zoo hoog mogelijk op te voeren, waartoe zeker het aansluiten dezer gebouwen aan de op 1 October 1903 geopende waterleiding te Soerabaya, het hare zal bijbrengen.

Ook het Marine-etablisement wordt aangesloten aan deze nieuwe

drinkwaterleiding en zijn thans de hoofdleidingen geheel gereed; het ontwerp voor aanleg van de huisleidingen is in bewerking.

De waterprouw met eene capaciteit van 45 ton, voorzien van een petroleummotor als drijfkracht voor de pompen, welke, zooals reeds in het vorige verslag werd medegedeeld, gebouwd werd om ook in vreedstijd de schepen ter reede van water uit de gouvernementsteiding te voorzien, kwam gereed en voldeed bij de beproefing goed.

Vier waterreservoirs, elk van 25 M³. inhoud, werden gebouwd nabij de Westelijke kolenloodsen om steeds over voldoende water op het etablissement te beschikken bij mogelijke defecten in de waterleiding en om in staat te zijn, daaruit de waterprouw in bekwaren tijd te kunnen vullen.

Een 5-tal ijzeren werkvloten werden aangemaakt, terwijl met den bouw van vijf nieuwe een aanvang werd gemaakt.

Eenige geheel verouderde en onbruikbaar geworden werktuigen in bankwerkerij en draaierij werden opgeruimd en enkele der overige werktuigen verplaatst ten einde ruimte te maken voor de nieuwe uit Europa verwacht wordende werktuigen.

Evenals gedurende het vorige verslagjaar het geval was geweest, moest ook nu weder, ten einde niet te veel achterstand in het werk te krijgen, herhaaldelijk de hulp van particuliere fabrieken in deze gewesten worden ingeroepen om aan de geringe capaciteit van genoemde werkplaatsen tegemoet te komen, die door de verouderde inrichting van vele werktuigen niet meer in staat zijn om het hoofd te bieden aan den grooten omvang der werkzaamheden, welke de moderne constructie der schepen in het algemeen en de samenstelling van het auxiliair eskader in het bijzonder, aan het Marine-etablissement als reparatiewerf oplegt. Ook in verband hiermede worden plannen ontworpen tot vergrooten der koperslagerij.

Voor Hr. Ms. *Java* en den baggermolen *Tandjong-Priok* werden nieuwe stoomketels vervaardigd; in verband hiermede en de vele ketel-reparatiën, die vooral ook aan de schepen van het auxiliair eskader gedurende het afgelopen jaar uitgevoerd moesten worden, was de ketelmakerij niet bij machte den aanmaak van twee nieuwe ketels voor het 5000 tons dok en voor de stoomzagerij nog in den loop van dit jaar op zich te nemen.

Ten einde te voorkomen dat de oude ketels, welke respectievelijk ruim 23 en 25 jaren dienst hebben gedaan, het begeven nog vóór dat de nieuwe geheel gereed zijn, is voor de vervaardiging dezer nieuwe ketels de hulp der particuliere industrie ingeroepen, waarbij de materialen, die voor den bouw reeds uit Nederland waren ontvangen uit den magazijnsvoorraad der marine werden verstrekt; deze vier

ketels zullen binnen zes maanden, begin Juni 1903, na den datum van bestelling, worden opgeleverd.

Plannen werden ontworpen voor de vergrooting van het bassin, in verband met eventueele vervanging van het 5000 tons dok door een nieuw dok van 7000 ton draagvermogen; daartoe werd een onderzoek ingesteld naar de fundeeringen der oude sleepellingen, gelegen in het terrein van het etablissement, dat zoo tot uitbreiding van het bassin werd overgegaan, aangewezen zou zijn om afgegraven te worden.

Voor het eventueel doortrekken en in N.lijke richting verlengen der kolensteigers aan de O.zijde van het bassin, tot voor alle kolenloodsen, werd het draagvermogen van den grond daar ter plaatse onderzocht.

Aan het baggermaterieel werden de noodige kleine herstellingen verricht, terwijl de baggermolen *Soerabaya* eene belangrijke reparatie onderging, en daarvoor tijdelijk buiten dienst werd gesteld. Beide dokken waren gedurende den geheelen verslagtijd in gebruik. Het aantal dokdagen in het 5000 tons dok bedroeg 214 meer dan in het vorig jaar, terwijl het totaal aantal dokdagen der beide dokken het totaal aantal van het vorige jaar met 184 overtrof.

Dokkingen bij het marine-etablissement te Soerabaya van den 1sten October 1902 tot en met den 30sten September 1903.

(In het 5000 tons dok).

	Aantal schepen.	Dokdagen.
Oorlogs-marine	37	231
Gouvernements-marine	10	111
Overige diensten ressorteerende onder het Departement der Marine	15	129
Dienst voor den tegengang van den opium- sluikhandel ressorteerende onder het Departement van Financiën	6	45
Departement van Binn. Bestuur	3	54
Werfvaartuigen	25	188
Oorlogsschepen van vreemde natiën	—	—
Particuliere schepen	5	11
Totaal	101	769

(In het 1400 tons dok).

	Aantal schepen.	Dokdagen.
Oorlogs-marine	22	151
Gouvernements-marine	16	149
Overige diensten ressorteerende onder het Departement der Marine	6	42
Transporteeren	44	342

	Aantal schepen.	Dokdagen.
Per transport . .	44	342
Dienst voor den tegangang van den opium- sluikhandel ressorteerende onder het		
Departement van Financiën	8	65
Departement van Binn. Bestuur	1	12
Werfvaartuigen.	7	53
Oorlogsschepen van vreemde natiën.	—	—
Particuliere schepen.	2	4
Totaal . .	62	476
Totaal generaal . .	163	1245

Waren meerdere vaartuigen tegelijkertijd in een dok, dan is voor elk het aantal dokdagen in bovengenoemden staat opgenomen.

Ook zijn de dagen van opneming en uitlating, elk voor een dag gerekend, behalve voor het geval dat een schip op denzelfden dag weder te water werd gelaten, als waarop het in het dok werd opgenomen.

De ketels der verschillende werkplaatsen, dokken, enz. werden evenals in het vorige jaar gestookt met vloeibare brandstof.

Voor het materieel van de bebakening, de kustverlichting en het loodswezen werden de noodige herstellingen uitgevoerd en aan de aanvragen voldaan; de gasboeien werden geregeld onderhouden, verwisseld en gevuld; de olie-gasfabriek leverde het noodige gas.

De kustlichtinstallatie voor Discovery-Oostbank werd afgewerkt en verzonden, ook de bouw van het reserve-gaslichtschip N°. IV werd geheel beëindigd.

Verder werden nog vervaardigd: drie kustlicht-installaties met bijbehorende gebouwen voor Idi (Atjeh), Liran en Meaty Miarang; 2 lichtopstanden van 13 M. voor Seba en Baih; 9 lichtopstandjes voor gasbakens voor de verlichting van de Palembangrivier; een lichtopstand van 20 M. voor Merauké; stompe en spitse tonnen 3de en 6de grootte, een lantaarnboei, eene complete acetyleen-gasinstallatie, een flikkertoestel voor acetyleen-licht systeem de Bye, de noodige topteecken en zinkstukken.

Het lichttoestel van het kustlicht Vlakke hoek, dat zwaar beschadigd was door eene aardbeving, werd hersteld en tevens zoodanig ingericht, dat het toestel minder gevoelig zal zijn voor aardschokken. Ook werd voor dit etablissement een nieuw houten gebouw aangeemaakt.

De stoomschepen der bebakening *Cheribon* en *Sperwer*, het stoomloodsvaartuig *Bodjonegoro*, de gastransportschepen, het loodsstations-

schip *Soembing*, het reserve-loodsstationsschip, de stalen loodsschoener *Soerabaya*, de werkhulk *Banda* en het gaslichtschip *No. II* werden voor zoover noodig gedokt, gerepareerd en geconserveerd. Het stoomloodsvaartuig *Lauoe* onderging een groote herstelling, terwijl het stoomloodsvaartuig *Loodswezen* aan een onderzoek werd onderworpen en daarna op publieke vendutie werd verkocht.

De ex-adviesboot *No. 43* werd getransformeerd tot gastransportschip voor *Soerabaya* en daarna geconserveerd.

Voor de op te richten oliegasfabrieken te Palembang en te Belawan Deli werden de ijzeren kapspanten vervaardigd.

Ten behoeve van andere Departementen werd aan de aanvragen tot aanmaak, herstelling en verstrekking van verschillende artikelen voldaan, terwijl meer in het bijzonder de volgende werkzaamheden nog kunnen worden vermeld.

De onder het Departement van Financiën ressorteerende stoomers van den dienst der opiumregie *Tegal*, *Wachter*, *Valk*, *Argus* en *Cycloop*, werden periodiek gedokt en ondergingen de noodige herstellingen, welke meermalen vrij belangrijk waren; ook de recherche-schoener en een stoomsloop van de recherche werden gedokt en gerepareerd.

Voor het Departement der Burgerlijke Openbare Werken kwam de vervaardiging van 1 meerboei, groot soort voor Tjilatjap, van 105 M. ijzeren syphonbuis en van 42 waterketels gereed.

Het stoomschip *Indiana*, afkomstig van de geschorste werken in de Solo-vallei, werd eerst geconserveerd en daarna publiek verkocht. Het stoomjacht *Satelliet*, dat tijdelijk aan dit departement ten gebruike was afgestaan, werd periodiek gedokt en onderging de noodige voorzieningen.

Drie stuks meerboeien, middelsoort voor Wainitoe (Ambon), 12 groote moeren voor de staatsspoorwegen en nog 5 stuks meerboeien groot soort worden vervaardigd.

Voor het Departement van Binnenlandsch Bestuur werden de politie- en communicatie-vaartuigen *Selatan*, *Sophia* en *Palélé*, welk laatste vaartuig een zware averij aan het voorschip had gemaakt ten gevolge van aan den grond loopen, in reparatie opgenomen en daaraan vrij belangrijke herstellingen uitgevoerd; terwijl voor het p. en c. vaartuig *Mahakam* een nieuwe schroefas werd vervaardigd. Ten gebruike in de residentie Palembang werd een motorsloop aangebouwd met een motor van 8 P.K., terwijl eene motorboot van 28 P.K. nog in aanbouw is voor de havenpolitie te Soerabaya.

Een stoomsloop, bestemd voor den controleur van Posso werd voor verstrekking gereedgemaakt.

Voor het Departement van Onderwijs, Eeredienst en Nijverheid werd

een sloepstuig aangemaakt voor een sloep van den zendeling-leeraar op de Mentawei-eilanden.

Voor de zoutbriquetten-fabrieken te Soemenep en Kalianget werden voortdurend onderdeelen voor de machineriën, verdere installaties en gebouwen aangemaakt, terwijl assistentie werd verleend bij het vervoer van 3 uit Europa aangevoerde stoomketels voor de zoutfabrieken.

Voor het Departement van Justitie werden koperen duiten versmolten.

Voor particulieren werden eenige schepen gedokt ten einde te worden schoongemaakt en geschilderd, terwijl het stoomschip *Java* van de maatschappij Nederland eene voorloopige herstelling aan het roer, dat defect was, onderging. Voor het particulier stoomschip *Caroline* werd met den mastbok, de schoorsteen, ketelkap, en stoomketel gelicht en de stoomketel op de ketelpont geplaatst tot vervoer naar de fabriek Kali-maas.

Naamlooze Vennootschap „Zeehaven en Kolenstation Sabang”.

Het 3000 tons dok bleef in exploitatie bij bovengenoemde vennootschap, en werd gebruikt door de in de wateren van Atjeh gestationeerde schepen, zooals hierna bij de verschillende vaartuigen is opgegeven.

Het aantal particuliere schepen, die van deze dokgelegenheid gebruik maakten, was ook in het afgelopen jaar nog zeer gering.

Het bestaande contract voor de exploitatie van het 3000 tons dok, dat ultimo December 1902 ten einde liep, werd met enkele kleine wijzigingen in de voorwaarden, voor den tijd van één jaar verlengd.

Thans worden onderhandelingen gevoerd om met ingang van den 1sten Januari 1904 een nieuwe overeenkomst aan te gaan voor den tijd van vijf jaar, waarbij meerdere belangrijke wijzigingen in de bestaande voorwaarden zullen worden aangebracht.

Door den Ingenieur voor het vak van scheepsbouw bij het Marine-etablisement te Soerabaya J. H. DE HEER, werd een onderzoek ingesteld naar den toestand en de wijze van onderhoud van het dok.

Dit onderzoek bracht aan het licht, dat binnen korten tijd een niet onbelangrijke herstelling aan het dok zal moeten geschieden, in hoofdzaak bestaande uit het vernieuwen van de stalen platen van een tweetal gangen aan beide zijden der buitendokwanden en het gedeeltelijk vernieuwen van eenige hoofd- en tusschenspanten. Voor de uitvoering dezer herstellingen zal t. z. t. met de Vennootschap eene afzonderlijke over-

eenkomst worden aangegaan. De reparatie-inrichting te Sabang werd uitgebreid en ook het toezichthoudend personeel vermeerderd, waardoor de Vennootschap in staat was, ook enkele meer uitgebreide reparatiën aan de schepen met hunne ketels en werktuigen met goed gevolg uit te voeren.

De opslagruimte voor steenkolen werd vergroot en de steigerlengte uitgebreid. Met het verbeteren der bronwaterleiding, zoomede van die der inrichtingen voor het kolenladen werd voortgegaan, zoodat geleidelijk meer en meer wordt voldaan aan de eischen, die aan Sabang als haven en kolenstation in billijkheid thans reeds mogen gesteld worden.

Onderstaande staten geven een overzicht:

1°. Van het gebruik van het 3000 tons dok te Sabang van den 1sten October 1902 tot en met den 30sten September 1903.

2°. Van den tijd, welke schepen aan particuliere werven en dokken te Penang en Singapore doorbrachten.

1°.	Aantal schepen.	Dokdagen.
Oorlogsmarine.	13	128
Gouvernementsmarine	18	110
Overige diensten ressorteerende onder het		
Departement der Marine	—	—
Departement van Oorlog.	—	—
Departement van Binnenlandsch Bestuur.	1	35
Particuliere schepen.	4	10
Vreemde oorlogschepen.	—	—
Totaal	36	283

zoodat het aantal dokdagen 100 minder bedroeg dan in het vorige jaar.

2°.

NAMEN DER SCEPEN.	Plaats van reparatie.	Wanneer in reparatie.	TOELICHTINGEN.
<i>Koningin Regentes</i> .	Singapore.	10—16 Mei.	Tandjong Pagar Dock Cy. dokken.

Materieel der Oorlogsmarina.

De voorzieningen, die Hr. Ms. pantserdekschip *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* bij het marine-etablisement moest ondergaan met het oog op de te ondernemen thuisreis (zie vorig jaarboek bldz. 339) werden beëindigd en vertrok het schip den 21sten November van Soerabaya.

De herstellingen aan Hr. Ms. pantserdekschip *Noordbrabant* (zie vorig jaarboek bldz. 340) werden den 31sten October beëindigd. Daarna kwamen nog telkens lekken aan de ketels voor, hoofdzakelijk op de flenzen van de waterhouders; met eigen middelen werd hierin verbetering gebracht, zoodat thans de toestand der ketels vrij gunstig kan worden genoemd en men weinig last meer heeft van lekken. Den 26sten Maart kwam dit schip te Soerabaya, ten einde te dokken en eenige kleine herstellingen te ondergaan en vertrok den 2den April weder van daar. De wijziging, aangebracht tot verbetering van de ventilatie in de machine-werkplaats, (zie vorig jaarboek bldz. 340) voldoet in de praktijk zeer goed.

Gedokt van den 2den tot den 4den October en van den 26sten tot den 29sten Maart.

Hr. Ms. pantserschip *Piet Hein* vertoefde bij het marine-etablisement van den 18den October tot den 12den December, ten einde verschillende kleinere herstellingen te ondergaan met het oog op de te ondernemen terugreis naar Nederland.

Gedokt van den 14den tot den 24sten November.

Hr. Ms. pantserdekschip *Gelderland* verbleef te Soerabaya van den 10den tot den 20sten October en werd toen gedokt voor periodiek onderhoud, terwijl eenige kleinere herstellingen werden uitgevoerd.

Den 1sten Februari kwam het schip weder bij het marine-etablisement om de noodige voorzieningen te ondergaan; de werkzaamheden bepaalden zich in hoofdzaak tot de herstellingen, noodig om te voorzien in gewone gebreken door slijtage ontstaan aan hoofd- en hulp-werktuigen. De gestopte waterpijpen in de ketels werden — voor zoover gemakkelijk bereikbaar — door nieuwe vervangen; de pijpleidingen, die veel door vertering geleden hebben, eischten op verschillende plaatsen herstelling en vernieuwing, alle patrijspoorten werden voorzien van waterkeeringen, terwijl in eenige bergplaatsen vooruit een patrijspoort werd aangebracht; het schip werd gedokt, terwijl de sluisklep van de onderwaterboeg lanceerinrichting, die lekte ten gevolge van invreting van den pasrand, werd afgenomen, afgedraaid en weer aangebracht. Den 4den Juni waren de werkzaamheden beëindigd.

Gedokt van den 13den tot den 16den October; van den 7den tot den 25sten April en van den 16den tot den 20sten Mei.

Hr. Ms. pantserdekschip *Utrecht* vertoefde bij het marine-etablisement van den 15den tot den 31sten October voor periodiek onderhoud, terwijl tevens eenige kleinere herstellingen werden uitgevoerd; het gietstalen koppelstuk ter verbinding van den koning aan het beneden-spil, dat gebroken was, werd door een zwaarder phosphorbronzen koppelstuk vervangen, dat goed voldoet, terwijl voor de ijsmachine een nieuwe compressor werd aangemaakt.

In November werd door de droogdok-maatschappij Tandjong-Priok hulp verleend bij de uitvoering van eenige herstellingen, terwijl de door deze maatschappij gerepareerde asch- en circulatiepompen weder aan boord werden opgesteld. In Februari werden door dezelfde maatschappij eenige kleine herstellingen aan romp en hulpwerktuigen verricht.

Van den 5den tot den 27sten Juni vertoefde het schip weer te Soerabaya ten einde te dokken, waarbij tevens eenige kleinere herstellingen, in hoofdzaak machine-reparaties, werden uitgevoerd.

Den 23sten September werd deze bodem weder in herstelling opgenomen bij het marine-etablisement. Verschillende reparaties aan romp en machines moeten geschieden; de aschbakken der ketels moeten worden vernieuwd en eenige wijzigingen worden uitgevoerd.

Gedokt van den 21sten tot den 28sten October en van den 9den tot den 13den Juni.

Aan boord van Hr. Ms. pantserdekschip *Zeeland* werden bij het marine-etablisement van den 10den tot den 20sten October eenige herstellingen uitgevoerd, terwijl het schip van den 24sten November tot den 13den December te Soerabaya vertoefde om te dokken en enkele kleine voorzieningen aan werktuigen en ketels te ondergaan.

Einde December werd aan de droogdok-maatschappij Tandjong-Priok de herstelling opgedragen van ketel 7, waarvan verschillende pijpen gescheurd en lek waren, door tijdelijk watergebrek in dezen ketel ten gevolge van het scheuren van eene waterpijp. Een toen ingesteld onderzoek naar den toestand van alle ketels bracht aan het licht, dat een groot deel der waterpijpen min of meer door vertering was aangetast, zoodat het verwisselen van een groot aantal noodig zou zijn om de ketels weder in goeden staat te brengen. Gedurende de reparatie van ketel 7, die ultimo Maart beëindigd was, werden tevens door de droogdok-maatschappij verschillende herstellingen aan hulpwerktuigen en pijpleidingen ten uitvoer gebracht.

Den 5den Juni kwam het schip weder bij het marine-etablisement

ten einde de noodige herstellingen aan de ketels te ondergaan, te dokken en verder gereed te worden gemaakt voor de reis naar Nederland, waarbij de hoofd- en hulpwerktuigen verschillende voorzieningen vereischten, terwijl eenige pijpen van de lensleiding vernieuwd moesten worden.

Al deze werkzaamheden werden met het oog op eventueele groote reparatie in Nederland zooveel mogelijk beperkt; zoo werd ook ketel A, waarvan een zeer groot aantal waterpijpen vernieuwd zou moeten worden, onhersteld gelaten, terwijl eenige pijpen in ketel B, die bij het persen telkens weder lekten, met eigen middelen werden gestopt. Na geproefstoomd te hebben (zonder ketel A en B) vertrok het schip den 23sten September van Soerabaya.

Gedokt van den 28sten November tot den 6den December, van den 19den tot den 24sten Juni en van den 7den tot den 11den September.

Hr. Ms. pantserschip *Koningin Regentes* vertoefde te Singapore van den 10den tot den 16den Mei ten einde bij de Tandjong Pagar Dock C^o. Ltd. aldaar te worden gedokt, schoongemaakt en geschilderd. In dezelfde maand werden eenige kleine herstellingen voor dit schip door de droogdok-maatschappij Tandjong-Priok uitgevoerd.

Voor dezen bodem wordt op het marine-etablisement een nieuwe H. D. en L. D. cylinder met stoomschuifkast voor één der dynamomachines gegoten.

Gedokt van den 12den tot den 14den Mei.

Hr. Ms. wachtschip *Koning der Nederlanden* onderging ter reede liggende eenige herstellingen, terwijl de vuren, waarin vroeger astatki gestookt werd, werden ingericht voor het gebruik van steenkolen, aangezien bij het gebruik van vloeibare brandstof steeds last van lekkende vlampijpen werd ondervonden; bij het stoken van steenkolen kwam dit gebrek tot staan. Van den 20sten tot den 28sten Februari werd het schip bij het marine-etablisement gedokt, schoongemaakt, gebikt en opnieuw gekoolteerd; terwijl de noodige herstellingen werden uitgevoerd, de gelegenheid tot berging van ketelvoedingwater werd vergroot en het vroegere astatki-ruim ingericht voor de berging van steenkolen. Voor de turbines moesten wegens afslijting der schoepjes van het schoepenrad nieuwe assen met toebehooren uit Europa worden besteld. In September werd een aanvang gemaakt met de verbetering der ventilatie in de provoosten en in het arrestanten-lokaal.

Voor Hr. Ms. flottieljevaartuig *Java* werden bij het marine-etablisement twee nieuwe stoomketels vervaardigd. Den 19den Maart kwam

het schip zelf te Soerabaya, werd gedokt en onderging de noodige herstellingen aan de stoomketels; deze ketels zijn oud en werden toen zoover mogelijk opgelapt om ze nog eenige maanden te kunnen laten dienst doen, tot de nieuwe ketels geheel gereed zouden zijn; tevens werd de schroefas ingevoerd en het achterste pokhout vernieuwd, terwijl verschillende andere noodige voorzieningen werden uitgevoerd en de ventilatie in het tusschendecks door wijziging en vermeerdering van het aantal der luchtkokers werd verbeterd; de hulpketel werd voor verder gebruik afgekeurd.

Den 11den Mei vertrok het schip van Soerabaya. Den 21sten September keerde het aldaar terug en werden de noodige voorzieningen, voornamelijk aan de ketels, ter hand genomen, ten einde het schip weder voor eene volgende reis gereed te maken.

Gedokt van den 30sten Maart tot den 17den April en van af den 28sten September.

Hr. Ms. flottieljevaartuig (tijdelijk opnemingsvaartuig) *Bali* vertoefde te Soerabaya van den 29sten April tot den 9den Juni en werd in dien tijd gedokt voor periodiek onderhoud, de stoomketels moesten eene herstelling ondergaan door het opklinken van lappen aan de onderzijde; voor het uitvoeren van deze werkzaamheid en ter bevordering van een goed onderhoud der ketels werd de dubbele bodem in het ketelruim weggebroken en de spanten in het cement gezet. Fokken en bezaansmast werden van nieuwe toppen voorzien. Overigens werden nog verschillende noodige herstellingen aan den romp en de werktuigen uitgevoerd.

Gedokt van den 2den tot den 5den Mei.

Hr. Ms. flottieljevaartuig *Ceram* vertoefde te Soerabaya van den 21sten Maart tot den 9den April ten einde te worden gedokt en de noodige voorzieningen uit te voeren, de stoomleidingen ondergingen het 4-jaarlijksch onderzoek, de stuurinrichting achteruit werd weggenomen, de werktuigen eischten de gewone herstellingen ten gevolge van gebreken ontstaan door slijtage.

Den 9den September kwam het schip weder te Soerabaya ten einde te dokken en de noodige herstellingen te ondergaan. Deze werkzaamheden, die zich bepaalden tot reparaties aan den romp en de werktuigen waren ultimo September nog niet geheel beëindigd. Een nieuwe verdampers voor dezen bodem werd aangemaakt, maar is nog niet aan boord opgesteld.

Gedokt van den 24sten tot den 30sten Maart en van den 17den tot den 21sten September.

Hr. Ms. flottieljevaartuig *Flores* werd den 6den November in reparatie

opgenomen bij de droogdok-maatschappij Tandjong-Priok, in hoofdzaak voor herstelling van de stoomketels, waarvan alle vlam- benevens een 20-tal steunpijpen vernieuwd werden, tevens werd het schip gedokt en de verder noodige voorzieningen nitgevoerd. Na geslaagden proeftocht vertrok het schip den 5den Januari weer naar zijn station.

Gedokt van den 2den tot den 4den December.

Hr. Ms. flottielje-vaartuig *Sumbawa* werd te Sabang gedokt voor periodiek onderhoud in December en Mei, waarbij de noodige voorzieningen aan romp, werktuigen en ketels werden uitgevoerd. Bij laatstgenoemde dokking werden tevens de voorgeschreven voorbehoedmidelen tegen de vertering van koperen zoutwaterpijpen aangebracht.

De huidplaten van dit schip nabij en onder de waterlijn zijn op verscheidene plaatsen zwaar ingevreten.

Gedokt van den 2den tot den 8sten December en van den 13den tot den 27sten Mei.

De herstellingen van Hr. Ms. flottieljevaartuig *Lombok* (zie vorig jaarboek bldz. 343) werden in December ten einde gebracht, met gunstigen uitslag werd geproefstoomd en daarna het schip in conservatie opgenomen. Den 1sten September werd het schip bemand met personeel van de gouvernementsmarine, in dienst gesteld en vertrok den 9den September van Soerabaya naar Zuid-Nieuw-Guinea, ter aflossing van de *Van Doorn*.

Gedokt van den 3den tot den 6den October, van den 13den tot den 16den December, van den 19den tot den 22sten Mei en van den 20sten tot den 22sten Augustus.

Ook de herstellingen van Hr. Ms. flottieljevaartuig *Borneo* (zie vorig jaarboek bldz. 343) werden geheel beëindigd, hoofdmachines gesteld, hulpwerktuigen weder geplaatst en stoomklaargemaakt; gelegenheid tot plaatsing van eene bakkerij aan boord werd bijgemaakt, een proeftocht werd gehouden en daarna het schip in conservatie opgenomen.

Gedokt van den 5den tot den 19den November en van den 17den tot den 21sten September.

Hr. Ms. flottieljevaartuig *Nias* verbleef in Januari, April en September te Sabang om te dokken voor periodiek onderhoud en tevens de noodige herstellingen te ondergaan. Tijdens laatstgenoemd verblijf te Sabang werd behalve de uitvoering der vrij belangrijke herstellingswerkzaamheden de kombuis naar voren vergroot tot den trapafgang naar het tusschendecks, tot verbetering van de ventilatie en tot het verkrijgen van gelegenheid om t. z. t. eene bakkerij te plaatsen. Deze werkzaamheden zijn nog niet beëindigd.

Het ijzeren dek onder het machinisten-verblijf aan boord van dit vaartuig is sterk aangetast door roest.

Gedokt van den 12den tot den 20sten Januari, van den 28sten tot den 30sten April, van den 1sten tot den 15den en van den 18den tot den 29sten September.

Hr. Ms. flottieljevaartuig *Mataram* bleef, buiten dienst gesteld, bij het marine-etablisement vertoeven, de herstellingen werden voortgezet, verschillende ijzeren schotten en verbanddeelen moesten gerepareerd of door nieuwe vervangen worden; ook het ankerspil werd grootendeels vernieuwd, de stoomstuurinrichting op de brug werd vervangen door een handroer; de ventilatie in de machinekamer werd verbeterd door vergroting van den koekoek en verplaatsing van de barring naar voren. Hoofd- en hulpmachines eischten talrijke werkzaamheden ter herstelling, nieuwe zuiger- en stoomschuiftangen voor de hoofdmachines werden aangemaakt; een laadboom werd aangebracht.

Bij wijze van proef zijn alle metalen van S.B. machine voorzien van Jacona-metaal als anti-friction, terwijl alle metalen van B.B.'s machine met gewoon wit metaal zijn gevoerd.

De werkzaamheden aan dit schip zijn zoo goed als beëindigd.

Gedokt van den 3den tot den 14den November, van den 31sten Maart tot den 6den April, van den 13den tot den 17den Augustus en van den 21sten tot den 28sten September.

Hr. Ms. flottieljevaartuig *Edi* kwam den 19den December te Soerabaya ten einde te worden gereedgemaakt voor de reis tot belooding van het tracé van den Duitsch-Nederlandschen telegraafkabel Menado-Shanghai en vertakkingen. Kanonnen en munitie werden afgegeven, 2 hutten werden bijgebouwd voor de technici die den tocht medemaakten. De stoomstuurinrichting op de brug werd vervangen door een handroer, op bak en campagne werden waterkeeringen aangebracht; tevens werden verschillende noodige reparaties uitgevoerd en gedokt voor periodiek onderhoud, in Februari en Maart werden te Shanghai de loodingstoestellen opgesteld. Den 19den Juli keerde dit schip weder te Soerabaya terug, werd gedokt en onderging verschillende noodige herstellingen, terwijl één der bijgebouwde hutten en de waterkeeringen vóór- en achteruit werden weggebroken, tevens werd een onderzoek ingesteld naar de stelling van B.B. asleiding. Den 8sten September vertrok deze bodem weder tot belooding van het telegraafkabeltracé Makassar-Balik-Papan. Den 21sten September keerde de *Edi* te Soerabaya terug en werd toen weer geheel ingericht en uitgerust als oorlogsschip, waarbij alle bijzondere inrichtingen van boord werden verwijderd, terwijl de noodige herstellingen ook plaats vonden.

Gedokt van den 3den tot den 5den Februari en van den 22sten Juli tot den 6den Augustus.

Hr. Ms. flottieljevervaartuig *Serdang* bleef, buiten dienst gesteld, om gedurende den verslagtijd te Soerabaya vertoeven. De reparatiën vorderden in het begin door drukke werkzaamheden bij het marine-etablissemment slechts weinig. Een onderzoek naar de noodzakelijkheid van verschillende voorzieningen werd door de keurings-commissie ingesteld en beëindigd. Talrijke werkzaamheden aan romp, werktuigen en ketels bleken noodig. De stoomleidingen ondergingen het periodiek onderzoek, boven alle patrijspoorten werden waterkeeringen aangebracht, de stoomstuur-inrichting werd vervangen door een handroer, trommel en kettingschijf van het ankerspil, benevens de schulp van den verdamper, werden vernieuwd. De hoofd- en hulpwerktuigen eischen de gewone werkzaamheden, ten gevolge van slijtage der verschillende onderdeelen. De schroefassen werden uitgevoerd, onderzocht en weer ingevoerd.

Gedokt van den 27sten November tot den 4den December, van den 31sten Maart tot den 6den April, van den 25sten April tot den 8sten Mei, van den 15den tot den 16den Mei, van den 8sten tot den 10den Juni.

Hr. Ms. flottieljevervaartuig *Koetei* kwam den 17den October te Soerabaya aan, na gedurende 4 achtereenvolgende jaren dienst te hebben gedaan in de wateren van Atjeh, het schip werd gedokt voor periodiek onderhoud terwijl talrijke voorzieningen, voornamelijk aan de werktuigen, werden uitgevoerd. S.B.—L.D. stoomschuifkast, die gescheurd was, ten gevolge van het loswerken van eene moer van den stoomschuifstang, werd voorzien van een phosphorbronzen lap, terwijl de moeren der schuifstangen op andere wijze werden geborgd. De stoomschuifpiegels werden gevlakt en nieuwe M. D. stoomschuiven van phosphorbrons aangemaakt. Na beëindigde reparaties vertrok het schip den 29sten November van Soerabaya en keerde den 26sten April weder bij het marine-etablissemment terug ten einde te worden gedokt voor periodiek onderhoud en voor het verbussen der roerstellen, terwijl een mal werd gemaakt voor een nieuwen voorstevenschoen en de noodige herstellingen aan romp, werktuigen, pijpleidingen en ketel werden uitgevoerd. Deze werkzaamheden waren den 13den Juni beëindigd. In September onderging deze bodem nog eenige kleine voorzieningen bij de droogdok-maatschappij „Tandjong-Priok”.

Gedokt van den 19den tot den 22sten November en van den 6den tot den 13den Mei.

Hr. Ms. flottieljevervaartuig *Siboga* was bij het begin van den verslag-

tijd in het dok te Sabang opgenomen voor periodiek onderhoud (zie vorig jaarboek bldz. 345) terwijl eenige herstellingen aan de hulp-werktuigen tevens werden uitgevoerd. In Februari, Juni en Juli werd het schip eveneens gedokt, waarbij de noodige voorzieningen werden verricht, terwijl in Juni een voorstevenschoen werd aangebracht en de voorgeschreven voorbehoedmiddelen in toepassing werden gebracht tegen vertering van de koperen zoutwaterpijpen. Na deze dokking bleek de Smits-huidverf zeer slecht op de huidplaten te houden, zoodat het schip spoedig weer in het dok werd opgenomen om de verf bij te halen.

Gedokt tot den 9den October, van den 17den tot den 23sten Februari, van den 12den Juni tot den 7den Juli en van den 25sten tot den 28sten Juli.

Hr. Ms. flottieljevaartuig *Assahan* werd gedokt te Sabang voor periodiek onderhoud in October, waarbij eenige kleine reparaties werden uitgevoerd en een schoen aan den onderkant van den roerklik werd aangebracht; in Februari dokte het schip weer, waarbij, behalve eenige kleine reparaties ook eene pijpleiding werd aangebracht voor het vangen van regenwater als ketelvoedingwater. In Juli werd weder gedokt voor periodiek onderhoud, waarbij verschillende herstellingen werden uitgevoerd en de voorgeschreven middelen tegen vertering van koperen zoutwaterpijpen in toepassing werden gebracht.

De platen van het roer van dezen bodem zijn sterk ingevreten. De afslijting van M. D. stoomschuif en spiegelplaat van S.B. machine (zie vorig jaarboek bldz. 345) blijft vrijwel stationnair; het maximum aantal omwentelingen bleef vastgesteld op 140.

Gedokt van den 14den tot den 21sten October, van den 23sten tot den 28sten Februari en van den 14den tot den 20sten Juli.

Hr. Ms. opnemingsvaartuig *Macasser* werd gedurende den verslagtijd niet gedokt. Het schip vertoont zeer vele gebreken van ouderdom; met eigen middelen werd hierin zooveel mogelijk voorzien, enkele malen met hulp van de machine-werkplaats van den heer GRAY te Samarinda (Oostkust Borneo).

De toestand is echter zoo achteruitgaande en vooral de stoomketels verkeeren in zulk een slechten staat, dat het vaartuig binnen zeer korten tijd afgelost zal moeten worden.

Hr. Ms. opnemingsvaartuig *Fan Gogh* vertoefde bij het marine-etablisement van den 20sten tot den 24sten Februari ten einde te dokken voor periodiek onderhoud, tevens werd de administratiehut gewijzigd tot officiershut.

Den 28sten Maart kwam het schip weder te Soerabaya ten einde eenige voorbereidende maatregelen voor uit te voeren reparaties te kunnen nemen. Den 3den April vertrok deze bodem weer naar het opnemingssterrein en keerde van den 10den tot den 25sten April te Soerabaya terug ten einde eenige voorzieningen te ondergaan aan romp, werktuigen en ketel, terwijl de verdampers en een gedeelte stoomleiding werden vernieuwd.

Gedokt van den 21sten tot den 23sten Februari.

Hr. Ms. opnemingsvaartuig *Van Doorn* werd gedurende den verslagtijd niet gedokt en gerepareerd. Het schip was ultimo September op reis naar Soerabaya, ten einde daar weder gereed te kunnen worden gemaakt als opnemingsvaartuig.

Hr. Ms. torpedoboot *Cerberus* werd gedurende den geheelen verslagtijd op de helling geconserveerd. Plannen werden gemaakt om den afgekeurden stoomketel (locomotiefketel) door een anderen stoomvormer te vervangen. Na ingewonnen advies in Nederland is besloten de boot te voorzien van 2 waterpijpketels type Yarrow. Zoodra deze ketels met toebehooren uit Europa zijn ontvangen, zal met de plaatsing daarvan en tevens met de noodige herstellingen aan romp en machine een aanvang worden gemaakt.

Hr. Ms. torpedoboot *Hydra* onderging tusschen de vaarbeurten de noodige voorzieningen en werd geregeld gedokt. De schoorsteenen, de aschbakken onder de ketels en de vloeren in de kolenruimen werden vernieuwd. Een nieuwe schroefas en een stalen voortstuwer, in Europa vervaardigd geheel volgens het model van de oorspronkelijke bronzen schroef, werden aangebracht. Of door dezen maatregel het invreten van de schroefas voldoende wordt tegengegaan, zal de onderzinking bij langer gebruik nog moeten leeren; geheel tot staan gebracht is zij niet. De wieg voor de boot werd pasgemaakt en den 30sten Juni voor het eerst op de helling gehaald.

Gedokt van den 6den tot den 10den October, van den 4den tot den 23sten December, van den 5den tot den 16den Februari, van den 7den tot den 9den en van den 23sten tot den 26sten Maart, van den 3den tot den 5den en van den 27sten tot den 29sten Juni, op de helling van den 30sten Juni tot den 6den Augustus.

Hr. Ms. torpedoboot *Scylla* onderging tusschen de vaarbeurten de noodige voorzieningen; ook voor deze boot werden nieuwe schoorsteenen aangemaakt en ingezet terwijl zij eveneens voorzien werd van een nieuwen stalen voortstuwer volgens model van de oorspronkelijke

bronzen schroef en van de afgedraaide waarloo schroefas. De wieg werd voor de boot pasgemaakt en werd zij daarna den 18den Juli voor het eerst op de helling gehaald. Nog werd aan den romp van Hr. Ms. *Scylla* een vrij belangrijke herstelling uitgevoerd om te voorzien in de averij ten gevolge van eene aanvaring op de reede van Soerabaya, waardoor de voorsteven naar S.B. was omgezet.

Gedokt van den 6den tot den 10den October, van den 16den tot den 20sten December, van den 24sten Februari tot den 7den Maart, van den 23sten tot den 26sten Maart, van den 5den tot den 8sten Juni, van den 17den tot den 18den Juli, op de helling van af den 18den Juli.

Het voormalig wachtschip *Bromo* werd bij het marine-etablissement geconserveerd, terwijl het schip eenige malen gebruikt werd als tijdelijk logies voor de bemanningen van in timmering zijnde schepen en werden dan de noodige werkzaamheden van in- en uitdienststellen en verschillende kleinere reparaties verricht.

Gedokt van den 16den tot den 21sten Januari.

Het voormalig pantserschip *Prins Hendrik der Nederlanden* werd gedokt, onder de waterlijn schoongemaakt en opnieuw gekoolteerd. Een houten kap werd aangebracht met ruberoid dakbekleding. Tevens werd de gelegenheid tot munitie-berging aan boord uitgebreid en moesten daarvoor de betimmering gewijzigd en de stellingen vergroot worden; de noodige kleinere herstellingen werden aan het schip verricht.

Gedokt van den 11den tot den 18den Maart.

Het oorlogsstoomjacht *Satelliet* werd den 1sten November, na afloop van de opname van het Oostervaarwater van Soerabaya, buiten dienst gesteld. Het schip werd opgelapt met het doel het nog gedurende ongeveer een jaar dienst te kunnen laten doen; vooral de toestand van den stoomketel is niet gunstig. Den 24sten Januari werd het vaartuig in bruikleen overgegeven aan het Departement der Burgerlijke Openbare Werken om dienst te doen bij den waarnemingsdienst in straat Madura. Eenige wijzigingen werden daartoe aangebracht en tusschen het varen in verder kleine noodige herstellingen uitgevoerd.

Gedokt van den 16den tot den 20sten December, en van den 21sten tot den 22sten Januari en van den 18den tot den 21sten Juli.

Materieel Gouvernements-marine.

Aan boord van het gouvernementsstoomschip *Havik* werd de uitvoering der wijzigingen, noodig om het schip te kunnen benutten bij het nemen van proeven met versper-torpedo's (zie vorig jaarboek bidz. 348) voortgezet en beëindigd.

Gedokt van den 9den tot den 22sten October.

Het gouvernementsschipschip *Zeemeeuw* kwam den 26sten September te Soerabaya, ten einde te dokken voor periodiek onderhoud en tevens eenige noodige herstellingen te ondergaan. Voor eene reparatie aan den condensor moeten alle pijpjes worden getrokken en later weder worden ingezet, de asleiding moet beter gesteld worden. De werkzaamheden waren ultimo September nog niet beëindigd.

Gedokt van af den 28sten September.

Het gouvernementsschipschip *Arend* onderging in den verslagtijd geen herstellingen bij eenige reparatie-inrichting. Met eigen middelen werd aan boord van dien bodem, die daartoe met springtij in de binnenbaai van Ambon op het droge werd gezet, een gedeelte van het huidkoper vernieuwd en tevens de roersteven, die door paalworm was aangetast, versterkt door het aanbrengen van twee zware houten platen; terwijl het roer werd gelicht en het voorste gedeelte met den koning werd vernieuwd.

Het gouvernementsschipschip *Zwaluw* vertoefde bij het marine-etablisement van den 8sten tot den 26sten Mei en werd gedokt; het huidkoper werd nagezien, wrangen en spanten in waterruim en voor-kolenruim werden gebikt en de ruimten gevuld met cement en ballast, terwijl verschillende kleinere herstellingen werden uitgevoerd.

Gedokt van den 8sten tot den 15den Mei.

Het gouvernementsschipschip *Condor* werd te Sabang gedokt voor periodiek onderhoud, waarbij tevens eenige herstellingen werden uitgevoerd.

Gedokt van den 12den tot den 17den Februari.

Het gouvernementsschipschip *Gier* dokte te Sabang voor periodiek onderhoud van den 28sten October tot den 1sten November, van den 28sten Februari tot den 4den Maart en van den 9den tot den 12den Juli. Verschillende voorzieningen werden daarbij uitgevoerd, terwijl gedurende de eerste dokking een nieuwe davit werd aangemaakt en geplaatst ten einde de aan dit schip verstrekte stoomsloop te kunnen voeren. Deze bodem kwam daarna van den 23sten tot den 29sten September weder te Sabang om mallen te doen vervaardigen voor de reparatie van de drie achterste frames van de thrust- en hoofdas-metalen der machine, die gescheurd waren, te doen herstellen.

Het gouvernementsschipschip *Albatros* werd te Sabang in het dok opgenomen voor periodiek onderhoud van den 24sten tot den 26sten November, toen tevens eenige kleine herstellingen werden uitgevoerd

en het schip voor- en achteruit voorzien werd van een houten dak ter vervanging van de tenten. Den 31sten Maart werd het schip weer in het dok te Sabang opgenomen voor periodiek onderhoud en bleek toen, dat de voering van de schroefas was losgeraakt en de borgboutjes waren afgebroken, terwijl het pokhout zwaar beschadigd was. De schroefas werd uitgenomen, waartoe de machine en machine-fundatie gedeeltelijk uit het schip moesten worden gelicht, de voering van de schroefas werd afgenomen en bleek toen de as zelf licht gescheurd te zijn; de as werd plaatselijk afgedraaid tot overal weder gaaf metaal werd aangetroffen, de uitdraaiing opgevuld met wit metaal, een nieuwe voering omgelegd, het pokhout vernieuwd, de as weer ingevoerd en de fundatie en machine weder gemonteerd. De waarlooze voortstuwcr werd, nadat de as daarin goed pas was gemaakt, aangebracht, tevens werden eenige kleinere herstellingen uitgevoerd. Voor de werkzaamheden aan de schroefas werd het schip, behalve gedurende de eerste dokking, die van den 31sten Maart tot den 23sten April duurde, nog van den 12den tot den 13den en van den 27sten tot den 29sten Mei in het dok opgenomen. Den 20sten Juni vertrok het schip na geslaagden proeftocht van Sabang. Een nieuwe schroefas werd door het marine-etablissemcnt gereed gemaakt en naar Atjeh opgezonden om als reserve-as te kunnen dienen.

Het gouvernementsstoomschip *Reiger* onderging tusschen de reizen enkele kleine herstellingen bij het marine etablissemcnt en werd gedokt voor periodiek onderhoud van den 8sten tot den 15den Mei.

Het gouvernementsstoomschip *Raaf* kwam, na ruim 4 jaar achtereen in dienst, en buiten dokking te zijn geweest, den 4den November bij het marine-etablissemcnt aan en werd den 10den d. a. v. buiten dienst gesteld. De keuringscommissie stelde een onderzoek in naar de noodige reparaties; stoomketel, masten, boegspriet, schoorsteen enz. werden uit het schip gelicht. Verschillende spanten, wrangen en schotten en een gedeelte van het diagonaalverband moesten vernieuwd worden, verder ondergingen romp, ketel en machine eene groote herstelling, waaronder de verwisseling van alle vlam- en steunpijpen, terwijl de stoomleidingen het vierjaarlijksch onderzoek ondergingen, in de binnenbetimmering werd een wijziging gebracht tot verbetering van de woonbaarheid van het schip, de inrichting van de commando-brug werd verbeterd en eene kaartenkamer bijgebouwd, het huidkoper werd grootendeels vernieuwd, terwijl aan den voorsten mast een laadboom werd aangebracht. Na beëindigde voorzieningen en geslaagden proeftocht werd het schip den 1sten Juni weder in dienst gesteld en vertrok den 12den d. a. v. naar zijn station.

Gedokt van den 27sten December tot den 7den Februari en van den 17den tot den 21sten April.

De voorzieningen aan het gouvernementsstoomschip *Zeeduif* (zie vorig jaarboek bldz. 349) werden bij het marine-etablisement voortgezet en beëindigd, een proeftocht werd gehouden en daarna het schip geconserveerd tot het den 23sten Februari in dienst werd gesteld en den 7den Maart d. a. v. naar zijn station vertrok. Een kleine herstelling aan den aanzettoestel van dezen bodem werd in Juli nog uitgevoerd door de Industriële maatschappij „Palembang”.

Gedokt van den 13den September tot den 3den October.

Het gouvernementsstoomschip *Zwaan* onderging in den verslagentijd geen bijzondere herstellingen en werd niet gedokt.

Het gouvernementsstoomschip *Flamingo* kwam met gescheurde vuurhaarden van zijn stoomketel, waardoor stoomen onmogelijk was geworden, den 16den Februari, gesleept door de *Snip*, te Soerabaya aan. Den 23sten d. a. v. werd het schip buiten dienst gesteld. De keuringscommissie stelde een onderzoek in naar de noodige herstellingen. Stoomketel, masten en boegspriet werden uit het schip gelicht. Eene groote reparatie aan romp en werktuigen was noodig, terwijl de stoomketel door een nieuwen werd vervangen, verschillende ijzeren verbanddeelen, benevens de schroefas, die gescheurd bleek te zijn, en de lucht- en circulatiepomp werden vernieuwd. De stoomleidingen moeten het periodiek onderzoek ondergaan. Het brugdek wordt verbreed.

Deze werkzaamheden zijn nog niet beëindigd.

Gedokt van den 23sten tot den 26sten Mei, van den 10den tot den 27sten Juni en van den 11den tot den 17den September.

Het gouvernementsstoomschip *Pelikaan* kwam den 19den December bij het marine-etablisement, in hoofdzaak om het pokhout in den schroefaskoker te doen vernieuwen; tevens werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om verschillende herstellingen aan romp, ketel en werktuigen te doen uitvoeren, waaronder de gedeeltelijke vernieuwing van het huidkoper (140 bladen). De schroefas van dit schip is een weinig ingevreten ter hoogte van de plaats voor den voortstuwer. Na beëindiging der werkzaamheden vertrok het schip den 27sten Januari weer naar zijn station.

Gedokt van den 24sten December tot den 16den Januari.

Het gouvernementsstoomschip *Glatik* (zie vorig jaarboek bldz. 350) werd den 6den October in dienst gesteld, den 11den d. a. v. verliet

het schip Soerabaya. Met het oog op de diensten die deze bodem in de wateren van Atjeh moet verrichten, werden vooraf nog eenige wijzigingen aan boord uitgevoerd waaronder het aanbrengen van een dak over voor- en achterschip. Voor periodiek onderhoud werd deze bodem te Sabang gedokt van den 20sten tot den 30sten Januari en van den 30sten Mei tot den 4den Juni, in welke tijdvakken tevens kleinere herstellingen werden uitgevoerd.

Het gouvernementsstoomschip *Snip* was in reparatie bij de droogdok-maatschappij „Tandjong-Priok" van den 20sten tot den 25sten October, toen gedokt werd voor periodiek onderhoud, terwijl eenige kleinere reparaties werden uitgevoerd. Van den 25sten December tot den 9den Januari werden door dezelfde maatschappij de thrushoeven vernieuwd en ingericht voor watercirculatie, de thrustas werd opgezuiverd, terwijl een laadkraan aan boord werd opgesteld. Van den 16den tot den 22sten Februari vertoefde het schip bij het marine-etablisement, werd gedokt voor periodiek onderhoud, terwijl de onderdeelen werden vervaardigd voor eene inrichting om den condensor, stilliggende, te kunnen doorpompen. Van den 26sten Juni tot den 5den Juli kwam deze bodem weder bij de droogdok-maatschappij, werd gedokt, onderging verschillende herstellingen, terwijl de inrichting tot doorpompen van den condensor werd aangebracht.

Gedokt van den 20sten tot den 21sten October, van den 16den tot den 21sten Februari en van den 27sten tot den 30sten Juni.

Het gouvernementsstoomschip *Kwartel* vertoefde bij het marine-etablisement van den 2den October tot den 16den November en werd in dien tijd voorzien van kimkielen, terwijl eenige kleinere herstellingen en wijzigingen werden uitgevoerd.

Den 28sten Juni tot den 4den Juli keerde het schip te Soerabaya terug ten einde te worden gedokt.

Gedokt van den 6den tot den 9den October, van den 22sten October tot den 5den November en van den 29sten Juni tot den 1sten Juli.

Het gouvernementsstoomschip *Fazant* vertoefde van den 6den tot den 10den December bij de droogdok-maatschappij Tandjong-Priok om te worden gedokt. Den 23sten Juni keerde het schip bij dezelfde reparatiewerf terug, ten einde weder gedokt te worden voor periodiek onderhoud en om een onderzoek te kunnen instellen naar den toestand van de schroefas, die sterk verzaakt was. De voering bleek zwaar ingelooopen en op verschillende plaatsen gescheurd, terwijl het pokhout weggesleten en de schroefas zelf belangrijk ingeteerd was. Een nieuwe as werd uit Soerabaya gezonden en door de droogdok-

maatschappij afgewerkt, van een voering voorzien en verder geheel gereed gemaakt; het pokhout werd vernieuwd en de asleiding opnieuw gesteld, tevens werden eenige andere herstellingen uitgevoerd en de massieve thrustringen vervangen door holle, ingericht voor water-circulatie. Na beëindiging der reparaties en goed geslaagden proeftocht vertrok het schip den 14den September van Tandjong-Priok.

Gedokt van den 6den tot den 10den December, van den 24sten tot den 25sten Juni en van den 27sten tot den 29sten Augustus.

Het gouvernementsschipschip *Hazenwind* werd te Sabang voor periodiek onderhoud gedokt van den 2den tot den 6den Januari en van den 30sten Mei tot den 4den Juni, gedurende welke dokkingen tevens eenige herstellingen werden uitgevoerd. Den 8sten Juli kwam het schip weder te Sabang, in hoofdzaak tot herstelling van den stoomketel, waarvan de verbinding van vuurhaard met tubeplaat zwaar lekte. Toen bleek dat deze reparatie vrij veel tijd zou vorderen, werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om ook andere noodige voorzieningen aan romp en werktuigen onder handen te nemen. De stoomleidingen ondergingen het vierjaarlijksch onderzoek, het pokhout werd vernieuwd en verder talrijke herstellingen, voornamelijk aan de werktuigen, uitgevoerd, meerendeels om te voorzien in gebreken door gewone slijtage aan draai- en wrijfpunten ontstaan. Deze werkzaamheden waren ultimo September nog niet beëindigd.

Gedokt van af den 29sten September.

Het gouvernementsschipschip *Dog* dokte te Sabang voor periodiek onderhoud van den 2den tot den 6den Januari, waarbij eenige herstellingen werden uitgevoerd. Den 13den Maart werd het schip, na ruim 4 jaar achtereen in dienst te zijn geweest, in groote reparatie te Soerabaya opgenomen. De schroefas, welke door roest was aangetast (zie vorig jaarboek bldz. 351), werd uitgenomen, waarbij bleek, dat een gedeelte voering dezer as geheel los was en de as zelf zwaar was ingevreten; een nieuwe schroefas werd daarom gereed gemaakt en ingezet. Aan romp en werktuigen werden talrijke voorzieningen uitgevoerd, waaronder eenige wijzigingen als vergrooting van de kaartenkast en verbetering van de ventilatie in de machinekamer door het aanbrengen van luchtkokers, de stoomleidingen ondergingen het vier-jaarlijksch onderzoek; een nieuwe hulppomp met pijpleiding, afsluiters enz. werd in de machinekamer bijgeplaatst ten einde den hoofdcondensor, stilliggende, te kunnen doorpompen; een laadboom werd aan den achtersten mast aangebracht, de berging voor inventarisgoederen uitgebreid. Van den stoomketel werden eenige vlampijpen en steunbouten vernieuwd en daarna een aanvang gemaakt met de

verbetering van de inrichting voor het stoken met petroleum-residu, onder andere werden de branders verplaatst en in ieder vuur 3 in plaats van 2 branders aangebracht. De resultaten van de beproevingen waren echter niet gunstig; na elken proeftocht deden zich vele lekkende vlam- en steunpijpen voor. Den 21sten Augustus vertrok de *Dog* van Soerabaya en werd den 23sten d.a.v. in herstelling opgenomen bij de droogdok-maatschappij Tandjong-Priok ten einde aldaar onder leiding van den heer R. A. MEYER, chef-werktuigkundige van de Kon. pakketvaart maatschappij, de vuren in orde te brengen voor het stoken met petroleum-residu; het bleek daarbij noodig nog een aantal vlam- en steunpijpen te vernieuwen, terwijl ook nog enkele herstellingen aan het schip werden uitgevoerd.

Ultimo September waren de werkzaamheden nog niet beëindigd.

Gedokt van den 16den tot den 20sten Maart en van den 29sten Mei tot den 3den Juni.

Het gouvernementsschipschip *Brak* werd voor periodiek onderhoud te Sabang gedokt van den 7den tot den 10den Januari, van den 7den tot den 12den Mei en van den 15den tot den 18den September, gedurende welke dokperioden ook de noodige kleinere herstellingen werden uitgevoerd.

Het gouvernementsschipschip *Spits* werd te Sabang in het dok opgenomen van den 6den tot den 10den November, van den 8sten tot den 12den Februari en van den 8sten tot den 12den Juni, waarbij vooral gedurende de laatste dokking verschillende herstellingen werden uitgevoerd.

Het gouvernementsschipschip *Barito* vertoefde bij het marine-etablisement van den 16den April tot den 1sten Juni, in hoofdzak voor het aan boord opstellen van het uit Europa voor dit schip uitgezonden stoomankerspil, doch tevens werden tegelijkertijd de noodige herstellingen uitgevoerd; het schip werd gedokt, de hoofd- en hulp-werktuigen werden geheel nagezien, de wielassen en raderen met toebehooren eischten veel reparatie; alle condensorpijpjes werden vernieuwd, enkele kleine wijzigingen uitgevoerd. Het stoomankerspil met stoomleidingen enz. werd opgesteld en met gunstigen uitslag beproefd.

Gedokt van den 13den tot den 19den Mei.

Het gouvernementsschipschip *Tamang* (hekwielstoomer) (zie vorig jaarboek bldz. 352) kwam den 17den October te Soerabaya aan en werd den 24sten d.a.v. buiten dienst gesteld; daarna werden de stoomketels,

machines, het hekwiél enz. van boord gelicht en het schip op de helling gehaald, ten einde een nauwkeurig onderzoek te kunnen instellen naar den toestand van den romp. De uitslag van dit onderzoek was zoo ongunstig dat het vaartuig geen groote reparatie meer waard werd geacht en werd daarom overgegaan tot slooping in eigen beheer. In Mei was deze slooping beëindigd.

Gedokt van den 29sten October tot den 3den November. Op de helling gehaald den 14den November.

Steenkolendepots.

In de behoefte der depots in het O.lijk deel van den Archipel werd door aanvoer van Australische kolen voorzien; de overige depots werden met Ombilin-kolen aangevuld, terwijl te Tandjong-Priok, Soerabaya en Macasser tevens een voorraad Cardiff-kolen werd aangehouden.

Om dezelfde redenen als vermeld in het vorige verslag werden door de schepen, voorzien van waterpijpketels, uitsluitend Cardiff-steenkolen gebezigd.

Het restant Cardiff-kolen in de gezamenlijke depots daalde gedurende het verslagjaar niet lager dan tot pl.m. 27000 ton.

Broeiïog in de steenkolen kwam niet voor.

In de gezamenlijke steenkolendepots was op den 1sten October 1903 aanwezig eene hoeveelheid van pl.m. 52000 ton, waarvan ongeveer 33000 ton Cardiff-kolen.

Vloeibare brandstof.

De Dordtsche petroleummaatschappij bleef de overeengekomen hoeveelheid petroleum-residu te Soerabaya leveren, zoodat de verschillende stoomketels van de werkplaatsen op het marine-etablisement en de ketels der dokken gedurende het geheele jaar met deze brandstof konden gestookt worden; hierbij deden zich geen bijzonderheden voor, ook aan boord van het wachtschip bleven de stoomketels voor de electriche installatie met astatki gestookt, doch in het laatst van 1902 werd het met het oog op den toestand der ketels noodig geacht met het stoken met residu te eindigen en verder goede steenkolen als brandstof te gebruiken. Van deze stoomketels, dateerende van het jaar 1899, waren reeds na ruim 2-jarig gebruik alle vlampijpen vernieuwd en behalve op andere plaatsen kwamen nu bij de nieuwe vlampijpen telkens weer lekken voor. Nadat de ketels met steenkolen gestookt worden, heeft het lekken opgehouden.

Aan boord van de recherchevaartuigen *Hazenwind* en *Brak* (zie

vorig jaarboek bldz. 353 en 354) werd het stoken met petroleum-residu onafgebroken voortgezet; aan boord van eerstgenoemd vaartuig bleek het stoken met deze brandstof op de daarbij toegepaste wijze niet geheel zonder nadeeligen invloed op den ketel te zijn.

Van het verblijf bij het marine-etablisement te Soerabaya van het recherchevaartuig *Dog*, waar aan boord bij het astatki-stoken meer-malen last van lekken aan den ketel was ondervonden, werd gebruik gemaakt om de inrichting der vuren te verbeteren en werd onder andere een proef genomen met het systeem dat aan boord van de *Haazenwind* goed voldoet; telkens echter na de proeftochten waren een aantal vlampijpen lek geworden, zoodat geen gunstig resultaat kan worden verkregen. Daarop werd gebruik gemaakt van het welwillend aanbod van den heer R. A. MEIJER, chef-werktuigkundige van de Koninklijke pakketvaart-maatschappij, om onder zijn persoonlijk toezicht de vuren van de *Dog* te doen inrichten voor het stoken van petroleum-residu volgens zijn eigen systeem (patent-MEIJER, beschreven in de Engineering van den 12den December 1902, bldz. 777 voor het stoomschip *Van Imhoff*) welk systeem reeds met succes aan boord van verschillende stoomers der Koninklijke pakketvaart-maatschappij is toegepast. De *Dog* kwam daartoe te Tandjong-Priok, alwaar door de droogdok-maatschappij de verschillende onderdeelen van de stookinrichting volgens aanwijzing van den heer MEIJER vervaardigd werden, terwijl ook eenige kleinere wijzigingen gebracht werden in de filters en pijp-leiding voor de residu. Deze werkzaamheden zijn nog niet geheel beëindigd.

Artillerie.

De rookvrije buskruitsoorten en de daarmede samengestelde munitieën blijven nog voorloopig aan boord van het oude pantserschip *Prins Hendrik der Nederlanden* ter reede Soerabaya bewaard.

De maatregel om het niet rookvrije buskruit, thans geborgen in het Marine-buskruitmagazijn te Kertosono, over te brengen naar de magazijnen der Landmacht te Soerabaya, zal, omdat deze vereenvoudiging in het beheer medebrengt, vermoedelijk tot uitvoering komen.

Als veiligheidsmaatregel bij de verzending en bij de oplegging aan boord van het munitie-schip van de hulzen van 24 cM. gd. werd een schroefstap tot hulzen ingevoerd van overeenkomstig model als de schroef-tappen tot patronen, welke voor een gelijk doel dienen bij de patronen scherpe van 15, 12 en 7.5 cM.

De slagdop gd. tot patronen en tot hulzen wordt nu tijdens het vervoer en aan boord van het munitie-schip vervangen door dezen schroefstap.

In het afgelopen jaar werd het schieten van schijfbeelden met de geweren hervat ten einde voor deze gewesten de betrekkelijke ligging van mikpunt en gemiddeld trespunt op de verschillende afstanden te bepalen, doch werden geene vertrouwbare resultaten verkregen.

De tweejaarlijksche proef voor de gasdrukmeting tot onderzoek van het prismatisch buskruit in de kanons van 10.5 cM. A. leerde, dat de druk belangrijk binnen de toegestane maximum-grens bleef.

Het resultaat van het onderzoek naar het vochtgehalte van de niet rookvrije buskruitsoorten gaf geene aanleiding om tot buskruitkeeren over te gaan.

Bij een 7-tal geweren, welke niet meer voldeden aan de eischen gesteld in § 254 van het Reglement op de schietoefeningen met het geweer, en tot onderzoek werden opgezonden naar den Inspecteur der draagbare wapenen, bleek de oorzaak der slechte schietuitkomsten te liggen in het uitgesleten zijn van de loop. De uitslijting aan de mondingen, ontstaan door het indertijd verkeerd gebruik makea van het pompkoord bleek van weinig invloed op het schot te zijn.

Voor het resultaat der gehouden schietoefeningen met geschut aan boord van de schepen der Java-divisie wordt verwezen naar bijlage A.

Inventaris-goederen.

Eenige uitbreidingen en wijzigingen werden in de inventarissen der schepen van de Indische militaire marine gebracht, waardoor tevens de inventarissen der schepen van het jongste type, op enkele afwijkingen na, geheel aan elkander gelijk zijn geworden. Het geteerde touwwerk wordt in deze gewesten zooveel mogelijk vervangen door Manilla touwwerk, nadat de nog aanwezige voorraad van eerstgenoemde soort zoover noodig zal zijn opgebruikt.

Een herdruk van de prijslijst van het Departement der Marine trad den 1sten October 1903 in werking.

Eene ruimere toepassing van het beginsel om goederen, die daarvoor wat prijs en qualiteit betreft in aanmerking komen, in Indië aan te schaffen in stede van deze uit Nederland te eischen, is in overweging.

Kustverlichting.

Gedurende het afgelopen jaar werden vier nieuwe kustlichten ontstoken, namelijk één bliksemlicht der 4e orde op het eiland Liran in straat Wetter op den 10den April, één bliksemlicht der 5de orde op Discovery Oostbank in den Z.ijken ingang van straat Karimata op

den 8sten Juni, één vast wit licht der 6de orde te Seba (westkust eiland Savoe) op den 14den Augustus en één vast wit licht der 6de orde te Baäh (noordkust eiland Rotti) op den 18den Augustus.

Een begin werd gemaakt met de oprichting van een bliksemlicht der 5de orde op het eiland Maety-Miarang (Brisbane) terwijl de oprichting van een wit vast licht der 4de orde met verduisteringen te Merauké (Zuid Nieuw Guinea) in voorbereiding is.

Het etablissement van het kustlicht te Edi kwam gereed, waarbij het tijdelijke witte vaste petroleumgloeilicht vervangen werd door een groep-bliksemlicht der 5de orde.

De witte vaste lichten van de kustlichten op Mindanau, Ondiep-watereiland, Karas Ketjil en Tandjoeng Saeo werden respectievelijk op den 13den Maart, den 6den Mei, den 13den September en den 3den October vervangen door acetyleenflikkerlichten; de witte vaste havenlichten te Cheribon, Tegal en Probolinga werden gekarakteriseerd respectievelijk op den 28sten Februari, den 3den Maart en den 25sten Augustus.

Het kustlicht op het eiland Pandan in het vaarwater naar Padang, werd van petroleumgloeilicht voorzien. Het achterste witte geleidelicht aan de Langkatgeul (Sumatra-Oostkust) werd vervangen door een krachtig rood vast licht.

Ter beveiliging van den telegraafkabel werd te Banjoewangi een rood vast licht ontstoken.

Voorloopig bij wijze van proef, werd eene gasboei gelegd beN. de Batoe Berhanti in straat Singapore, toonende een wit flikkerlicht, zoodat het aantal te water liggende gasboeien thans 26 bedraagt. Langs de Palembangrivier werden 9 gasbakens geplaatst.

Het aantal te water liggende lantaarnboeien onderging geene vermeerdering, dit bedraagt, evenals op 15 October 1902, 12.

Op den 15den October 1903 waren gastransportschepen gestationneerd te Bandjermasin, Soerabaya, Palembang, Padang, Belawan-Deli, Pangkallan Brandan en Moeara Djawa.

Te Palembang en te Belawan Deli is een aanvang gemaakt met het bouwen van gasfabrieken ten dienste van de drijvende gasverlichting.

Bebakening.

Op den 15den October 1903 lagen te water 371 tonnen, tegen 357 op denzelfden datum van het vorige jaar. Ter Z.- en O.kust van Borneo en in de Ketapang-baai (eiland Kangean) werden totaal 12 schroef-paalbakens geplaatst. Het aantal dezer bakens is daardoor tot 44 gestegen.

Loodswezen.

Het personeel bij het loodswezen te Tandjong-Priok werd uitgebreid met één derden Europeeschen loods.

Het van den loodsdienst te Emmahaven afkomstige stoomvaartuig *Maria* werd, na afloop der herstellingen, naar Koetei gesleept, ter vervanging van het stoomvaartuig *Lawoe*, dat ter herstelling naar Soerabaya werd opgezonden.

Het oude stoomvaartuig *Loodswezen* voor den loodsdienst te Soerabaya, werd afgekeurd en verkocht en vervangen door het stoomvaartuig *Lawoe*, nadat dit laatste vaartuig weder hersteld was.

Te Singapore werd het stoomvaartuig *Triton* aangekocht en dit vaartuig naar Koetei overgebracht om aldaar dienst te doen bij den loodsdienst. Bij dezen loodsdienst zijn dus drie stoomvaartuigen (*Alber-tine*, *Maria* en *Triton*) waarvan steeds 2 in de vaart gehouden zullen worden en het derde als reservevaartuig zal dienst doen.

Hydrographie.

Hr. Ms. *Macasser* zette de opneming van de N.O.kust van Borneo N.waarts voort tot nabij de Nederlandsch-Engelsche grens op 4°10' N.B.

Hr. Ms. *van Gogh* bracht de Rigaih-baai ter W.kust van Atjeh in kaart, met het oog op eene mogelijke bestuursvestiging aldaar en was gedurende den overigen tijd werkzaam aan de opneming der kleine Soenda-eilanden.

Hr. Ms. *Bali* deed opnemingen ter Z.kust van Celebes beW. straat Saleyer, bracht daarna de Wangi-wangi-eilanden in kaart en vervolgens de W.kust van de Golf van Boni van hoek Laboeroa tot Paloppo en benutte de najaarskentering tot het in kaart brengen der W.- en Z.-kusten van de eilanden beZ. Saleyer.

Hr. Ms. *Koetei* beloodde de monden der kleine Kapoeas, Membawang en kleine Koeboe-rivieren ter W.kust. van Borneo.

Hr. Ms. *Assahan* bracht de Sinabang-baai (Simaloer O.-kust), de Tabekatbaai en de baai van Katorei (Siberoet O.-kust) in kaart.

Het gouvernementstoomschip *van Doorn* leverde vele gegevens omtrent de Z.kust en de Z.W.kust van Nieuw-Guinea.

De navolgende oorlogsschepen van vreemde natiën bezochten gedurende dit verslagjaar dezen archipel.

Natie.	Soort schip.	Naam.	Heeft zich opgehouden te:	Datum van verblijf of aankomst.
Frankrijk . .	Kruiser.	<i>Friant.</i>	Sabang.	5—6 October 1902.
Engeland . .	Kanonneerboot.	<i>Festal.</i>	Tg.-Priok.	6—8 December.
	Kruiser.	<i>Thetis.</i>	id.	24 Februari—3 Maart '03
	Sloop.	<i>Phoenix.</i>	id.	6—8 Juli.
	id.	id.	id.	22—25 Juli.
Duitschland .	Kruiser.	<i>Hertha.</i>	Makassar.	8 December '02.
	id.	id.	Tg.-Priok.	14—27 December.
	id.	<i>Geier.</i>	Soerabaya.	31 Dec. '02—9 Jan. '03.
	id.	id.	Padang.	14 Januari.
	id.	id.	Sabang.	22 Januari.
	id.	id.	Oleh-leh.	23 Januari.
	id.	id.	Deli.	25—30 Januari.
	id.	<i>Cormoran.</i>	Ambon.	12 Juni.
	id.	id.	Soerabaya.	19—22 Juni.
	id.	<i>Condor.</i>	Tg.-Priok.	4—9 Juli.
Portugal . .	Kanonneerboot.	<i>Zaire.</i>	Deli.	12—15 Januari.
Rusland . . .	Kruiser.	<i>Askold.</i>	Sabang.	23—24 Januari. 63
	id.	<i>Novik.</i>	id.	7—9 Maart. "
	id.	<i>Rasboimik.</i>	Tg.-Priok.	24—29 Maart. "
	Pantserschip.	<i>Retvisan.</i>	Sabang.	29 Maart—4 April. "
	Kruiser.	<i>Diana.</i>	id.	id. "
	id.	<i>Pallada.</i>	id.	id. "
	5 torpedojagers.	—	id.	id. "
	Kruiser.	<i>Bogatyr.</i>	id.	16—19 April. "
	2 torpedojagers.	—	id.	id. "
	Kruiser.	<i>Bojarin.</i>	id.	20—22 April. "
	Pantserschip.	<i>Pobieda.</i>	id.	29 Mei—2 Juni. "
Japan	Kruiser.	<i>Matsu-Shima.</i>	Tg.-Priok.	18—23 Maart.
	id.	id.	Ambon.	10—12 Juli.
	id.	<i>Hashidate.</i>	Tg.-Priok.	18—23 Maart.
	id.	id.	Ambon.	10—12 Juli.
	id.	<i>Itsuku-Shima.</i>	Tg.-Priok.	18—23 Maart.
	id.	id.	Ambon.	10—12 Juli.
Italië	Kruiser.	<i>Lombardia.</i>	Sabang.	7—9 September.

Verrichtingen van Hr. Ms. schepen en vaartuigen van oorlog.

Maritieme middelen in Atjeh.

Het bevel over de scheepsmacht in de wateren van Atjeh voor zooverre betreft den bewakings- en bekruisingsdienst bleef tot den 16den December opgedragen aan den Commandant Hr. Ms. *Siboga*, den Kapitein-luitenant ter zee R. O. J. VERSCHOOR en ging op dien datum over op diens ranggenoot G. A. DE COCQ.

Den 1sten October 1902 bestond deze scheepsmacht uit de flottieljevaartuigen *Siboga*, *Assahan*, *Sumbawa* en *Koetei*. Den 3den October arriveerde Hr. Ms. *Nias* in de wateren van Atjeh, welk schip den dienst van Hr. Ms. *Koetei* overnam. Tot den 27sten Augustus 1903 bleef de samenstelling onveranderd en werd op dezen datum Hr. Ms. *Assahan* tijdelijk aan de scheepsmacht onttrokken tot het doen van eene reis naar de Mentawai-eilanden.

De diensten, in het algemeen door de flottieljevaartuigen verricht, bestonden in het bekruisen van de N.- en W.kust, terwijl nu en dan ook de O.kust bezocht werd.

Een enkele maal werd een detachement schepelingen voor korten tijd gedebarqueerd om assistentie te verleen en aan de landmacht, terwijl verscheidene malen de hulp der schepen werd ingeroepen tot het verrichten van transportdiensten.

Bijzonderheden ter Noordkust.

Door Hr. Ms. *Siboga* werd den 24sten October eene vluchtige opname gedaan van den mond der Keureutoirivier.

Van den 11den tot den 18den November werd door Hr. Ms. *Siboga*, *Sumbawa* en *Nias* tusschen Segli en Penang gekruist tot het opsporen van den Pretendent-sultan, die volgens geruchten per Atjehsch vaartuig ontvlucht zou zijn, hetgeen echter onwaar bleek te zijn.

Den 7den Januari werden met Hr. Ms. *Siboga* 9 oeloebalangs, 3 vrouwen en 40 volgelingen van Oelée-Lheue naar Segli overgevoerd, in verband met een verwachte onderwerping van den Pretendent-sultan. In afwachting van den komst van den Sultan, te Segli vertoevende, werd den 9den Januari aldaar bericht ontvangen dat door den Commandant der zeemacht verzocht werd met spoed een oorlogsschip naar Deli te zenden om hulp te verleen en aan het Portugeesche oorlogsschip *Zaire*, hetwelk, op reis van Singapore naar Ceylon, wegens lek in de machinekamer den 8sten Januari nabij de monding der Deli-rivier op strand was gezet, en na lossing van inventaris en kolen naar binnen was gesleept.

Hr. Ms. *Sumbawa*, dien dag ter reede Segli geankerd zijnde, kon wegens het door ziekte groote incompleet der bemanning niet worden aangewezen om aan deze opdracht te voldoen, zoodat het bevel over de maritieme middelen tijdelijk aan den commandant van dien bodem werd opgedragen en Hr. Ms. *Siboga* naar Deli vertrok. Aldaar aangekomen, werd nadat een groot deel der inventaris-goederen aan boord Hr. Ms. *Siboga* waren overgenomen, de *Zaïre* naar Penang gekonvoieerd.

De overtocht geschiedde zonder dat iets bijzonders plaats had. Hr. Ms. *Siboga* keerde daarna weer naar Oelée-Lheue terug.

Den 12den Januari arriveerde de pretendent-sultan te Segli en werd Z.H. en een gedeelte van zijn gevolg met het recherchevaartuig *Dog*, de overigen met Hr. Ms. *Sumbawa* naar Oelée-Lheue vervoerd, in het geheel pl.m. 170 koppen.

Aan de uitnoodiging tot het bijwonen van de plechtigheid ten gouvernementshuize, ter gelegenheid van de onderwerping van den Pretendent-sultan, werd gevolg gegeven door den Commandant der maritieme middelen.

Den 2den Februari werd Hr. Ms. *Sumbawa* nabij hoek Pedir door een 5-tal Atjehers van den wal met geweer beschoten. Een 3-tal granaten van 3.7 cM. was voldoende om den vijand te doen terugtrekken, welke zich in de richting van Laoeng verwijderde.

Den 23sten Mei werd de landingsdivisie van Hr. Ms. *Nias* te Lho-Seumawé gedebarqueerd om dekking te verleen aan den controleur aldaar bij eene inspectie over de colonnewegen in het landschap Bajoe.

In het laatst van Juni en begin van Juli werd door Hr. Ms. *Sumbawa* assistentie verleend ter beveiliging van de werkzaamheden van den onder-inspecteur der bebakening en kustverlichting nabij Diamantpunt. Den 2den Juli moest hiertoe een detachement, sterk 1 officier en 18 minderen, gedebarqueerd worden te Djamboe Ajar, teneinde dekking te verleen bij het instellen van een onderzoek naar vroeger opgestelde bakens.

Den 31sten Juli werd de hulp van Hr. Ms. *Sumbawa* ingeroepen voor het stoomschip der Koninklijke pakketvaart-maatschappij *van Swoll*, hetwelk nabij Agem-Agem aan den grond geloopen was. Geassisteerd door het recherche-vaartuig *Brak* en het stoomschip der Koninklijke pakketvaart-maatschappij *Maha Vajarunhis*, mocht het den commandant van Hr. Ms. *Sumbawa* gelukken, genoemd stoomschip weder vlot te brengen.

Den 19den Augustus werd door Hr. Ms. *Nias*, op verzoek van den majoor der genie te Lho-Seumawé, de gouvernementsstoombarkas *Jan* van daar naar de Aroe-baai gesleept, welk vaartuig de noodige herstellingen te Pangkalan Brandan moest ondergaan.

Te Lho-Seumawé teruggekeerd, voerde Hr. Ms. *Nias* den 21sten Augustus een Atjehsch hoofd van daar naar Oelée-Lheue over, welk hoofd den Gouverneur van Atjeh vóór Z.E.'s vertrek naar Batavia dringend moest spreken, in verband met de mogelijke onderwerping van Panglima Polim.

Den 24sten werden door Hr. Ms. *Nias* wederom 3 Atjehsche hoofden naar Lho Seumawé overgevoerd ter conferentie met Panglima Polim.

Den 29sten September woonden Hr. Ms. *Siboga* en *Sumba* te Sabang de feestelijkheden bij ter gelegenheid van de aankomst der eerste mailboot van de maatschappij Nederland uit het vaderland en de inwijding van het handelsstation Sabang.

Bijzonderheden ter Oostkust.

Den 24sten Maart werd door Hr. Ms. *Nias* een ingehuurd tongkang te Idi op sleeper genomen en deze met een gewapend detachement aan boord tegen den avond nabij Simpang-Olim verankerd, tot het controleeren der bewegingen van prauwen en stoomschepen. De controle leverde niets bijzonders op.

Een paar malen werden van uit zee komende inlandsche vaartuigen gevisiteerd, terwijl op den 21sten en 22sten April door de gewapende stoomsloop en vlet van Hr. Ms. *Nias* een tocht gemaakt werd, respectievelijk op de Bajou en de Hjoerivier, tot het onderzoeken van prauwen. Een en ander leverde niets bijzonders op.

Ook in de overige maanden van 't verslagjaar deden zich geen bijzonderheden voor.

Bijzonderheden ter Westkust.

Zoo veel mogelijk werd de W.kust voortdurend door een flottieljevaartuig bewaakt.

Den 7den November werden tusschen de Passir-eilanden door Hr. Ms. *Assahan* twee Atjehsche vaartuigen gevisiteerd en bleek bij dit onderzoek dat zij niet voorzien waren van passen. Genoemde vaartuigen werden naar Raja gesleept en daar aan den civielen gezaghebber overgegeven.

Van Raja naar Soesöh stoomende, werd Hr. Ms. *Assahan* tusschen de riffen in het kielwater gevolgd door het Ned. Ind. stoomschip *Sri-Tadjan*, welks gezaghebber meende te Meulaboh te zijn.

Door het ter reede Soesöh aanwezige recherchevaartuig *Dog* werd deze overtreding tegen de scheepvaartregeling geconstateerd.

Den 5den December ter reede Meulaboh vertoevende, werd, op verzoek van den militairen commandant aldaar, een transport bestaande

uit 1 officier en 71 zieke of gewonde soldaten en dwangarbeiders geëmbarqueerd ten overvoer naar Oelée-Lheue.

Op den 8sten December werden 2 brigades marechaussees met trein en vivres van Raja en Oenga overgevoerd.

Den 19den December werd in vereeniging met twee brigades marechaussees Poeloe Kas onderzocht, waarin zich volgens ingekomen berichten een vijandelijke bende moest ophouden. Met het schip en de stoomsloep werd rond het eiland gestoomd, ten einde ontvluchting te water te beletten. De gesignaleerde bende werd echter niet aangetroffen.

Den 26sten December werden door Hr. Ms. *Nias* de gezaghebber van Raja met 1 brigade marechaussees overgevoerd naar Lambessi en den volgende dag weer terug naar Raja.

Den 28sten December werd des nachts door Hr. Ms. *Nias* de gezaghebber van Raja met 2 brigades marechaussees overgevoerd naar Kloeang en deze macht op de D.W. middels stoomsloep en 2 prauwen gedebarqueerd tot het onderzoeken van het eiland Kloeang en den wal nabij hoek Daweh. Denzelfden dag werden deze troepen weder naar Raja teruggevoerd.

Dezelfde assistentie werd den 2den Januari door Hr. Ms. *Assahan* verleend bij het overvoeren en debarqueeren van eene marechaussee-colonne te Telok-Kloempang.

Verder verleende Hr. Ms. *Assahan* assistentie bij de ontschepping te Melaboe van materialen, bestemd voor de overbrugging van Koeala Boeboen, aldaar door het gouvernementsstoomschip *Gier* aangevoerd.

Den 7den Januari werd met drie Atjehsche tongkangs op sleeper naar de Boeboen-baai gestoomd.

Den 19den Maart, ter reede Melaboe geankerd zijnde, werd op verzoek van den militairen commandant aldaar een detachement, sterk 1 sergeant en 10 minderen naar den wal gezonden, ten einde een patrouille te versterken, welke naar Peureumen, 4 uur gaans van Melaboe gelegen, zou uitrukken. Deze patrouille keerde den volgende dag aan boord terug, zonder aanraking gehad te hebben met eene gesignaleerde bende, welke zich in den omtrek van Peureumen moest ophouden.

Denzelfden dag werd nogmaals door den militairen commandant de hulp van Hr. Ms. *Assahan* ingeroepen en wel om een detachement ter beschikking te willen stellen, gedeeltelijk om de wacht in de benting te betrekken en verder ter versterking van het aantal valide manschappen, waarmee getracht zou worden het beruchte bendehoofd Toekoe Agam op te lichten. Genoemd bendehoofd zou zich volgens spionnen berichten ophouden in een huis op de ladang Leuba Boenta. Ten 8 u. 's avonds rukte de patrouille uit, in het geheel 25 man sterk, waaronder 1 luitenant ter zee en 12 schepelingen. Eerst ten 6 u. D.W. werd na

een marsch door een zeer zwaar terrein de ladang Leuba Boenta bereikt. Doordat het huis van Toekoe Agam op een open plek stond, plm. 100 M. van de plaats waar de patrouille te voorschijn kwam, konden de bewoners vluchten vóór het huis omsingeld was. Eén der vluchtelingen werd neergeschoten en herkend als te zijn Toekoe Agam, Ten 3 u. A.M. van den 20sten Maart was de patrouille te Melaboeh terug. De schepelingen die aan den tocht hadden deelgenomen, hielden zich uitstekend. Van achterblijvers was geen sprake, hetgeen vermelding verdient, omdat de tocht naar Leuba Boenta ook door de landmacht als bijzonder zwaar werd beschouwd.

Den 6den April werden door Hr. Ms. *Sumbawa* troepen vervoerd van Tapa Toeán naar Boeloe Sama, terwijl Hr. Ms. *Nias* den 6den Juli hetzelfde verrichtte van Raja naar Oenga om den 8sten d.a.v. vivres over te brengen van Raja naar de baai van Tjelling, welke bestemd waren voor het bivak Kroeng Sabé.

Van den 20sten April tot den 1sten Mei en daarna van den 19den tot den 29sten Mei was Hr. Ms. *Assahan* bezig met de opname van de Sinabang-baai, waarmede werd gereed gekomen.

Den 19den Juli stoomde Hr. Ms. *Nias* wederom naar de Tjellingbaai, ten einde geneeskundige hulp te verleen en geneesmiddelen te brengen naar het bivak Kroeng Sabé. De officier van gezondheid ging, onder dekking der landmacht naar genoemd bivak en kwam den volgende dag met een aantal zieken en gewonden aan boord terug, welke naar Oelée-Lheue werden overgebracht.

Door Hr. Ms. *Assahan* werd den 1sten Augustus een rif plm. Z.W. op 7½ mijl van de reede van Tapa Toeán ontdekt en de ligging hiervan bepaald.

Den 14den Augustus voerde deze bodem 54 man troepen over van Soesoeh naar Tapa Toewan.

Van den 21sten tot den 28sten Augustus was Hr. Ms. *Sumbawa* bezig aan het zoeken naar een tweede rif, dat door Hr. Ms. *Assahan* ontdekt was Z.W. van Tapa Toeán. Dit onderzoek had echter geen succes en zullen verdere nasporingen worden uitgesteld totdat de West-moesson voorbij is.

Hr. Ms. *Siboga* werd tot den 16den December gecommandeerd door den Kapitein-luitenant ter zee R. O. J. VERSCHOOR. Op dien datum ging het bevel en tevens de betrekking van Commandant der marietie middelen te Atjeh over op den Kapitein-luitenant ter zee G. A. DE COCQ.

Hr. Ms. *Koetei* stond onder bevel van den Luitenant ter zee der 1ste klasse M. VAN NASSAU. Tot den 5den October bleef dit schip deel uit-

maken van de scheepsmacht in de wateren van Atjeh en vertrok dien dag naar Soerabaya.

Hr. Ms. *Sumbaica* werd tot den 29sten Maart gecommandeerd door den Luitenant ter zee der 1ste klasse W. TH. DE BOOY, tot den 14den Juni door den Luitenant ter zee der 2de klasse F. H. BARON VAN DEDEM, tot den 27sten Augustus door den Luitenant ter zee der 1ste klasse L. A. ROYEN, op welken datum het bevel weer tijdelijk overging op den Luitenant ter zee der 2de klasse F. H. BARON VAN DEDEM, om den 10den September over te gaan op den Luitenant ter zee der 1ste klasse M. H. E. SACHSE.

Hr. Ms. *Nias* bleef tot den 14den September onder bevel van den Luitenant ter zee der 1ste klasse N. J. VAN DEN WORM, op welken datum het bevel overging op den Luitenant ter zee der 2de klasse R. W. HARTMAN.

Hr. Ms. *Assahan* werd tot den 5den Juli gecommandeerd door den Luitenant ter zee der 1ste klasse C. C. ZEGERS RIJSER, tot den 27sten Augustus door den Luitenant ter zee der 2de klasse J. W. F. J. DE WAL, waarna het bevel aan den Luitenant ter zee der 1ste klasse L. A. ROYEN werd opgedragen.

Staat, een overzicht gevende van het aantal dagen, dat de schepen van oorlog te Atjeh doorbrachten te Oelée-Lheue en te Poeloe Weh (Sabang-baai), zijnde die dagen respectievelijk ongemerkt of gemerkt met W.

NAMEN DER SCHEPEN.	1902.			1903.								
	October	Nov.	Dec.	Jan.	Febr.	Maart	April.	Mei.	Jun.	Juli.	Aug.	Sept.
<i>Siboga</i>	1—13 W. 14	5—6 W. 7—15 22—23 24— W.	7—17 18 W. 29—30 W. 31	1—6 19 20 W. 23 30 W. 31	1—8 15—28 W.	1—2 3 W. 4—5 20—28 29—31 W.	3 7 W. 14—22 23 W.	1 6 W. 9—10 11—12 W. 20—27 28 W.	10 11—30 W.	1—10 W. 11—13 25—27 W.	4—11 12 W. 13—18 27—31	6 7—9 W. 10—13 26—27 28—29 W. 30
<i>Assahan</i>	11—12 13—26 W. 27—30	14 20—25 26 W. 27—30	20—29 30 W.	21—30 31 W.	18—19 20—28 W.	1—8 W.	1—7 8 W. 9—12	2—7 8 W. 9—11	3—8 9 W. 10—11 13 W.	2—5 6—23 W. 24—26	5 6 W. 17 18—21 W. 24—27 28 W.	1 W. 10 15—17 18 W. 19—20 29—30 W.
<i>Sumbawa</i>	1—10 17—20 31 W.	1—9 10 W. 22 29 30 W.	1—18 W. 19—20 27—31	5 10 13 14 W. 15—20 30 W.	5 W. 6—14	7—17 26 W. 27—31	1 11 W. 12—13 23—28 29 W. 30	1—2 12—31 W.	1—4 W. 5 14 19—23 24 W. 25 30	17—25 26 W.	6 7 W. 18 W. 19—28 29—31 W.	1 W. 10 15—17 18 W. 19—20 29—30 W.
<i>Nias</i>	3 4—5 W. 21—28 29 W.	14—19 20 W.	1 W. 2—6 15 W. 16—20	11—28 W. 29—31	1 10—11 W. 12—19	10—19	5 6 W. 7—12 27—30 W.	1 W. 2—11 14—15 28 W. 29—31	1—2 12 25—27 22 W. 23—30	1—3 20—21 25—27 28—30 W. 31	1—2 22—24 28—31 W.	1—30 W.

Java-divisis.

Het bevel over deze divisie werd tot den 6den Januari 1903 gevoerd door den Kapitein ter zee J. G. SNETHLAGE en na dezen datum door den Kapitein ter zee A. W. F. C. VAN WOERDEN.

Den 1sten October 1902 was de divisie samengesteld uit de volgende schepen: Hr. Ms. *Gelderland*, *Zeeland*, *Utrecht*, *Noord-Brabant*, *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* en *Piet Hein*.

Den 1sten Januari werd Hr. Ms. *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* aan de Java-divisie onttrokken en aanvaardde deze bodem de terugreis naar Nederland.

Hr. Ms. *Koningin Regentes*, den 2den Januari uit Nederland in Oost-Indië aangekomen, werd den 6den Januari als vlaggeschip aan de Java-divisie toegevoegd, en werd de commando-vlag op Hr. Ms. *Gelderland* dien dag neergehaald. Denzelfden dag werd Hr. Ms. *Piet Hein* aan de divisie onttrokken, welke bodem den 8sten Januari de terugreis naar Nederland aanvaardde.

Aangezien door den loop der omstandigheden de schepen dezer divisie vaak niet in verband bleven, zullen de verrichtingen van elk schip afzonderlijk worden behandeld, met dien verstande dat de vermelding van oefeningen in divisieverband alsmede hetgeen voor de gezamenlijke divisie van kracht was, onder de verrichtingen van het vlaggeschip beschreven zullen worden.

Hr. Ms. *Gelderland*. (1 October 1902—6 Januari 1903.) Het bevel over Hr. Ms. *Gelderland* werd tot den 6den Januari 1903 gevoerd door den Kapitein-luitenant ter zee F. PINKE.

Den 1sten October bevonden Hr. Ms. *Gelderland*, *Zeeland* en *Piet Hein* zich in de wateren van Kloenkoeng (reede Kasoemba) ter zake van eene demonstratie tegen het Hoofd van dit zelfbesturend landschap. Tot den 9den October werd hier vertoeft en, nadat de Divisie-commandant aan boord van Hr. Ms. *Zeeland* was geëmbarqueerd, vertrok Hr. Ms. *Gelderland* naar Soerabaya, alwaar het schip gedokt werd en de kolen- en victualie-voorraad werd aangevuld. Den 16den October embarqueerde de Divisie-commandant weder aan boord van Hr. Ms. *Gelderland*.

Den 20sten October werd Soerabaya verlaten en in divisieverband met Hr. Ms. *Zeeland* naar Tandjong-Priok gestoomd, alwaar den 23sten in de haven gemeerd werd. Op deze reis werden proeven genomen hoe ver seinvlaggen, Conz-seinlichten en afstandsseinen te zien waren.

Den 28sten October werd deze haven verlaten en in divisieverband met Hr. Ms. *Zeeland* naar Duizend-eilanden gestoomd, ten einde aldaar

de gevechtsschietoefeningen te houden, welke voor het vlaggeschip den 30sten October en voor Hr. Ms. *Zeeland* den 31sten October plaats hadden.

Den 1sten November werd weder in divisieverband met Hr. Ms. *Zeeland* naar Tandjong-Priok gestoomd en in deze haven tot den 6den Januari 1903 verbleven, met uitzondering van den 26sten en den 27sten November, op welke dagen de drie maandelijksche stoomproeven gehouden werden.

Hr. Ms. *Koningin Regentes*. (6 Januari—1 October 1903.) Het bevel over Hr. Ms. *Koningin Regentes* werd tot einde verslagjaar gevoerd door den Kapitein-luitenant ter zee W. A. MOUTON.

Bij aanvang van den verslagtijd bevond deze bodem zich in de haven van Tandjong-Priok, alwaar, in verband met de reis uit Nederland, zoowel schip als werktuigen terdege onder handen werden genomen.

Den 3den Februari werd naar de Duizend-eilanden gestoomd tot het houden van schietoefeningen met geschut. Na afloop daarvan werden den 6den Februari op de reede van Batavia de afwijkingen van het S. P. K. bepaald en den volgenden dag weder in de haven van Tandjong-Priok gemeerd. Den 11den Februari werd naar de baai van Bantam gestoomd tot het doen van contrôle-schoten met de torpedo's en na van den 13den tot den 16den Februari weder in de haven van Tandjong-Priok vertoeft te hebben, naar Telok-Betong gestoomd, alwaar de contrôle-schoten beëindigd werden. Den 20sten Februari was Hr. Ms. *Koningin Regentes* weder te Tandjong-Priok terug.

Den 6den Maart werd door de schepen der Java-divisie een onderlinge zeil- en roeiwedstrijd gehouden, welke door Z.E. den Vice-admiraal, Commandant der zeemacht, werd bijgewoond.

Den 16den Maart werd de haven van Tandjong-Priok weer verlaten tot het maken van een oefeningstocht in divisie-verband met Hr. Ms. *Utrecht* en *Noord-Brabant* langs de N.kust van Java, waarbij voor het eerst werd gebruik gemaakt van het nieuwe manoeuvreerboek. Er werd gemaneoeuvreed in de verschillende formaties.

Den 18den Maart voor Samarang geankerd zijnde, werden aldaar de landingsdivisies van de drie schepen aan wal gezet tot het maken van eene militaire wandeling. Den 19den Maart weder in de haven van Tandjong-Priok teruggekeerd, werd aldaar een Japansch eskader van drie schepen ontmoet. Tusschen de schepen der beide divisies werden bezoeken gewisseld. Den 23sten Maart vertrok het Japansch eskader en arriveerde den volgenden dag het Russisch oorlogsschip *Rasboïnic*.

Van den 25sten tot den 27sten Maart en van den 5den tot den 7den

April werden schietoefeningen met het geschut gehouden en telkens na afloop daarvan naar Tandjong-Priok teruggestoomd.

Den 14den April werd in divisieverband met Hr. Ms. *Utrecht* en *Zeeland* naar de baai van Bantam vertrokken en den volgenden dag van daar naar Telok-Betong, alwaar den 16den April door de landingsdivisies der drie schepen eene gemeenschappelijke oefening aan den wal plaats had; den volgenden dag keerden de schepen weer naar Tandjong-Priok terug.

Den 24sten April verlieten Hr. Ms. *Regentes* en *Noord-Brabant* de haven tot het houden eener gecombineerde nachtelijke oefening met de torpedobooten *Hydra* en *Scylla*. Hr. Ms. *Zeeland* en *Utrecht* namen in de haven met hare zoeklichten aan deze oefening deel. Den 27sten werden de oefeningen met de torpedobooten voortgezet, waarbij voornamelijk het schatten van afstanden en het gebruik der afstandmeters van Barr en Strout, van Iterson en Zeiss werden beoefend.

Den 29sten April verlieten Hr. Ms. *Regentes*, *Zeeland* en *Noord-Brabant* de haven tot het houden van een oefeningstocht in de Java-zee, waaraan ook de torpedobooten *Hydra* en *Scylla* deelnamen.

Den 1sten Mei weder voor de haven van Tandjong-Priok zijnde, voegde Hr. Ms. *Utrecht* zich bij de divisie en werden dien dag en den daarop volgenden gecombineerde oefeningen gehouden.

Tot den 8sten Mei vertoefde Hr. Ms. *Regentes* in de haven van Tandjong-Priok, om dien dag naar Singapore op reis te gaan, alwaar gedokt moest worden. Den 10den Mei te Singapore aangekomen, werd van den 12den tot den 14den Mei in het dok en daarna tot den 16den Mei ter reede vertoefd. Tijdens het verblijf alhier werden beleefdheidsbezoeken gebracht aan den Gouverneur, den bevelvoerenden Generaal en den Consul-generaal der Nederlanden, terwijl met het ter reede liggende Engelsche oorlogsschip *Pique* bezoeken werden gewisseld.

Den 16den Mei werd de reede van Singapore verlaten met bestemming naar Tandjong-Priok, alwaar den 18den Mei in de haven gemeerd werd.

Den 16den Mei verlieten Hr. Ms. *Zeeland*, *Utrecht* en *Noord-Brabant* in divisieverband de haven van Tandjong-Priok onder bevel van den oudsten Commandant, den Kapitein ter zee W. ALLIROL, gaande naar de Wijnkoopsbaai, alwaar den volgenden dag geankerd werd voor kampong Tjiboetoen. Na in de baai oefening in het zeilen met sloepen te hebben gehouden, werd den 18den Mei weer in divisieverband onder stoom gegaan. Behalve het stoomen in de diverse formaties werd verder geoefend in het schatten van afstanden en generale batterij-exercitie gehouden, waarbij de schepen van uit den commandotoren bestuurd werden. Den 22sten werd ter reede Ampenan geankerd.

Ter gelegenheid van het bezoek dat Z. H. de Soesoehoenan van

Soerakarta aan Samarang zou brengen, verliet Hr. Ms. *Koningin Regentes* den 4den Juni de haven van Tandjong Priok om den volgende dag ter reede Samarang te ankeren. Dienzelfden dag en den 7den d.a.v. arriveerden aldaar eveneens respectievelijk Hr. Ms. *Gelderland* en *Noord-Brabant*. Na met den Resident te hebben besproken met welk ceremonieel Z. H. ontvangen zou worden, werd het bezoek aan het vlaggeschip bepaald op den 11den Juni. Den avond daaraan voorafgaande bracht de Vorst een bezoek ten residentshuize, waarbij de Divisie-commandant en de commandeerende officieren tegenwoordig waren en aan Z. H. werden voorgesteld.

Vergezeld van een talrijk gevolg alsmede van de Residenten van Samarang en Solo, tal van amptenaren en eenige dames, bracht de Vorst in den voormiddag van den 11den Juni een bezoek aan het vlaggeschip. Z. H. was gekleed in de uniform van generaal-majoor en werd bij aan-boord-komst ontvangen met de eerbewijzen, toegekend aan dien rang. Na de voorstelling der officieren werd het schip bezichtigd, waarbij Z. H. zich niet alleen interesseerde voor de hoofdzaken, maar ook met belangstelling details, als bakkerij, kombuizen e. d. in oogenschouw nam. Na 't gebruik van eenige ververschingen ging de Vorst ten 1 ure van boord en werd bij vertrek gesalueerd met 13 schoten. Den volgende dag ontving de Vorst in zijn hotel de contra-bezoeken van de autoriteiten, bij welke gelegenheid aan den Divisie-commandant, de commandanten der oorlogsschepen en enkele andere officieren, als herinnering aan het bezoek aan de vloot, stokken werden aangeboden van kostbaar hout met gouden knop, waarop in edelgesteenten de initialen P. B. X. Den volgende dag maakte Z.H. aan boord Hr. Ms. *Regentes* een tocht ter reede en waren op den ochtend van dienzelfden dag de landingsdivisiën der drie schepen ontscheept tot het doen van eene militaire wandeling. Voor het hotel van den Vorst halt houdende, werden door Z. H. aan officieren en manschappen eenige verfrisschingen aangeboden.

Zaterdag den 14den Juni werd in de societeit te Samarang een vaux-hal gegeven, zoowel ter eere van den Soesoehoenan, als van de etats-major der schepen. Bij deze gelegenheid werd door den Resident van Solo, namens Z. H. de som van f 600 aan den Divisie-commandant overhandigd, ten einde de equipages der drie schepen een genoeglijken dag te bezorgen.

Den 15den Juni vertrok de Soesoehoenan van Samarang en gaven dien dag de Commandant en officieren van Hr. Ms. *Koningin Regentes* een namiddag-feest aan boord, hetwelk door ongeveer 180 genoodigden werd bijgewoond.

Den 16den Juni verlieten de schepen in divisie-verband de reede van Samarang en ankerden den 18den Juni ter reede Ampenan.

Tot den 15den Juli werd ter reede Ampenan verbleven en dien dag het anker gelicht om met Hr. Ms. *Utrecht*, *Noord-Brabant* en *Gelderland* in divisie-verband te manoeuvreeën, welke oefeningen tot den 18den werden voortgezet. Het divisie-verband werd toen opgeheven en ankerde Hr. Ms. *Regentes* ter reede Probolingó.

Den 20sten en 21sten Juli werd ter reede rondgestoomd tot het nazien der fouten van het S. P. K. en ter verdere beproeving der reeds genoemde afstandmeters.

Den 22sten Juli werd verstoomd naar Soerabaya alwaar tot den 29sten vertoefd werd, gingen dien dag naar Panaroekan en deden den 30sten Juli de voorgeschreven stoomproeven met normaal, vol en maximumvermogen om dienzelfden dag ter reede Ampenan te ankeren, maakten den 21sten Augustus een tocht naar de eilanden bewesten de Laboean Teringbaai en van den 25sten tot den 27sten Augustus een tocht in divisie-verband met Hr. Ms. *Utrecht*, *Noord-Brabant* en *Gelderland* rond het eiland Lombok, waarbij de verschillende manoeuvres uit het manoeuvreerboek werden beoefend.

Op de D.W. van den 27sten Augustus ging Hr. Ms. *Regentes* wegens het incompleet van machinisten terug naar de reede van Ampenan en embarqueerde de Divisie-commandant aan boord Hr. Ms. *Noord-Brabant*. De oefeningen werden met de drie overige schepen dien dag voortgezet onder leiding van den Commandant van Hr. Ms. *Utrecht* en werd na afloop teruggekeerd naar de reede van Ampenan.

De verjaardag van H. M. de Koningin werd op de voorgeschreven wijze gevierd en had ter eere van dien dag op den 4den en den 5den September een schiet-, roei- en zeilwedstrijd plaats, waaraan door de equipages van alle ter reede vertoevende schepen werd deelgenomen.

Tot den 15den September werd ter reede Ampenan vertoefd en verstoomde de *Regentes* toen naar Soerabaya ter aanvulling van den kolenvoorraad.

Den 23sten werd van daar naar Probolingó gestoomd en oefenden daar ter reede in het gebruik der afstandmeters.

Den 25sten werd langs den Java-wal gestoomd over de reede van Bezoeki en door straat Bali tot Banjoewangi. Hier werd gekeerd en gestoomd naar Ampenan waar den volgenden dag werd geankerd. Tot einde verslagjaar werd ter reede Ampenan verbleven.

Hr. Ms. *Koningin Wilhelmina*. Tot den 16den December 1902 bleef deze bodem onder bevel van den Kapitein ter zee G. J. SLUITERMAN, na dien datum werd het bevel gevoerd door den Kapitein ter zee I. VAN DEN BOSCH.

Bij aanvang verslagjaar vertoefde dit schip te Soerabaya om gereed gemaakt te worden voor de terugreis naar Nederland. Den 7den Oc-

tober werd geproefstoomd ter reede, hetgeen den 22sten October herhaald werd en na afloop onder stoom gegaan met bestemming Tandjong-Priok.

Tot den 1sten December werd in de haven vertoefd, den 2den en den 3den December ter reede de contrôle-schoten met de torpedo's gedaan en vervolgens naar de Duizend-eilanden gestoomd, alwaar den 4den December gevechtsschietoefeningen werden gehouden. Na afloop hiervan werd teruggekeerd naar de haven van Tandjong-Priok en verder alles in gereedheid gebracht voor de reis naar Nederland.

Den 1sten Januari 1903 werd deze bodem aan de Java-divisie onttrokken en aanvaardde op denzelfden dag de thuisreis.

Hr. Ms. *Piet Hein*. Tot den 6den Januari werd het bevel over dezen bodem gevoerd door den Kapitein ter zee C. A. DE BRAUW en ging dit met dien datum over op den Kapitein ter zee J. G. SNETHLAGE.

Bij aanvang verslagjaar bevond deze bodem zich in de wateren van Kloenkoeng. Den 3den October werd onder stoom gegaan naar Tandjong Priok, alwaar den 6den October gemeerd werd. Na den 11den d. a. v. nabij de Duizend-eilanden de gevechtsschietoefeningen te hebben gehouden, werd den 16den October naar Soerabaya gestoomd om aldaar een groot deel der equipage te verwisselen en tot het ondergaan van eenige herstellingen, noodig voor de thuisreis. Den 11den December hiermede klaar gekomen, werd den volgenden dag onder stoom gegaan met bestemming Tandjong Priok.

Den 6den Januari 1903 werd dit schip onttrokken aan de Java-divisie en werd den 8sten Januari de terugreis naar Nederland aanvaard.

Hr. Ms. *Gelderland*. (6 Januari—1 October 1903.) Den 6den Januari ging het bevel over Hr. Ms. *Gelderland* van den Kapitein-luitenant ter zee F. PINKE over op den Kapitein ter zee C. A. DE BRAUW, welke den 2den Juni tijdelijk werd opgevolgd door den Kapitein-luitenant ter zee P. v. D. BROEKE, waarna den 11den September het bevel overging op den Kapitein ter zee J. H. CALMEIJER.

Van den 6den tot den 30sten Januari vertoefde deze bodem te Tandjong-Priok om daarna naar Soerabaya te gaan, alwaar het schip tot den 3den Juni in reparatie was. Gingen den volgenden dag op reis naar Samarang, verbleven aldaar van den 5den tot den 16den Juni en namen deel aan de feestelijke ontvangst van den Soesoehoenan van Soerakarta.

In divisie-verband met Hr. Ms. *Regentes* en *Noord-Brabant* werd naar Ampenan gestoomd, alwaar den 18den Juni geankerd werd. Gingen den 23sten onder stoom naar Soerabaya ter evacuatie van een ernstig zieken schepeling en keerden van daar den 28sten Juni ter reede Ampenan terug, namen van den 15den tot den 19den Juli deel

aan de oefeningen in divisie-verband met Hr. Ms. *Regentes, Utrecht* en *Noord-Brabant*, stoomden den 6den Augustus naar Soerabaya ter aanvulling van den kolenvoorraad en waren den 14den Augustus weder ter reede Ampenan terug. Den 25sten, 26sten en 27sten Augustus werd wederom deelgenomen aan de oefeningen in divisie-verband met Hr. Ms. *Regentes, Utrecht* en *Noord-Brabant*.

Tot den 9den September werd te Ampenan vertoeft, op dien dag naar Soerabaya onder stoom gegaan, welke reis werd benut tot het doen der driemaandelijksche stoomproeven. Na te Soerabaya den kolenvoorraad te hebben aangevuld, werd den 16den naar Ampenan teruggekeerd en daar verbleven tot den 21sten September, op welken dag een oefeningstocht rond het eiland Sumbawa werd aangevangen. Op den tocht werden de baai van Saleh, de baai van Bima en die van Waworado aangedaan en vervolgens langs de Zuidkust van Sumbawa, door straat Alas en straat Lombok naar Ampenan teruggekeerd, alwaar den 26sten September werd geankerd. Tot einde verslagjaar werd hier verbleven.

Hr. Ms. *Zeeland*. Deze bodem bleef onder het bevel van den Kapitein ter zee W. ALLIROL.

Bij aanvang verslagjaar bevond Hr. Ms. *Zeeland* zich in de wateren van Kloenkoeng (reede Kasoemba). Nadat wegens het vertrek van Hr. Ms. *Gelderland* op den 9den October, de Divisie-commandant gemarkeerd was, werd op den 12den October naar Ampenan gestoomd en den volgenden dag van daar weer terug naar de reede van Kasoemba om met Hr. Ms. *Utrecht* te trachten de boeien te vinden van het door laatstgenoemd schip achtergelaten anker en ketting. Vervolgens deze pogingen op den 14den October en niets vindende werd in divisie-verband met Hr. Ms. *Utrecht* naar Soerabaya gestoomd, alwaar den volgenden dag geankerd werd. Den 20sten October werd met het vlaggeschip onder stoom gegaan naar Tandjong-Priok.

Na gehouden gevechtsschietoefeningen werd van den 1sten tot den 22sten November in de haven van Tandjong-Priok vertoeft, om daarna naar Soerabaya te gaan om te dokken en de ketels en werktuigen na te zien.

Den 13den December werd Soerabaya verlaten met bestemming naar Tandjong-Priok. Wilden op reis daarheen de voorgeschreven stoomproeven houden, hetgeen echter niet kon geschieden door het lek worden van 3 ketels. Meerden den 16den December in de haven van Tandjong-Priok.

Den 23sten December deed zich aan boord een cholera-geval voor. De patiënt werd naar de cholerabarak gevoerd en bleef deze ziekte tot dit eene geval beperkt.

Tot den 3den April werd in Tandjong-Priok vertoefd, in welken tijd door de droogdok-maatschappij en met eigen werkkrachten de defecte ketels gerepareerd werden.

Van den 3den tot den 8sten April werd nabij de Duizend-eilanden gestoomd ter verificatie der kompassen en ter oefening looden en sturen en kwamen op laatstgenoemden datum wegens een defect aan één der cylindrische ketels weder in de haven terug.

Den 14den April werd in divisie-verband met Hr. Ms. *Regentes* en *Utrecht* een reis gedaan naar de baai van Bantam en Telok-Betong, terwijl van den 29sten April tot den 2den Mei werd deelgenomen aan de gezamenlijke oefeningen met Hr. Ms. *Regentes*, *Noord-Brabant*, *Utrecht* en de torpedobooten *Hydra* en *Scylla*.

Den 16den Mei verliet Hr. Ms. *Zeeland* de haven van Priok in divisie-verband met Hr. Ms. *Utrecht* en *Noord-Brabant*, om, na de Wijnkoopsbaai te hebben aangedaan, naar Ampenan te stoomen, alwaar den 22sten geankerd werd. Gingen den 3den Juni naar Soerabaya om aldaar in reparatie te worden opgenomen en te worden klaargemaakt voor de terugreis naar Nederland.

Den 22sten September waren de reparaties beëindigd en werd dien-zelfden dag met gunstig gevolg ter reede Soerabaya geproefstoomd. Den volgenden dag werd onder stoom gegaan met bestemming Tandjong-Priok, alwaar den 15den werd gemeerd.

Op einde verslagjaar werd hier nog verbleven.

Hr. Ms. *Utrecht*. Deze bodem bleef onder bevel van den Kapitein ter zee B. BRUTEL DE LA RIVIÈRE.

Bij aanvang verslagjaar bevond Hr. Ms. *Utrecht* zich ter reede Macassar, welke den 2den October werd verlaten met bestemming naar de wateren van Kloenkoeng, alwaar tot den 12den October werd verbleven.

Het defect geraken van het ankerspil was oorzaak dat S.B. anker met 75 vm. ketting moest worden achtergelaten, en werd hiernaar den 13den en den 14den October zonder succes gevischt. Gingen onder stoom naar Soerabaya, alwaar tot den 31sten October werd verbleven om den 2den November te meeren in de haven van Tandjong-Priok. Door de droogdok-maatschappij alhier werd het defecte ankerspil gerepareerd.

Den 24sten en den 25sten November werden ter reede Batavia de contrôleschoten met de torpedo's gedaan en den 26sten November naar de Duizend-eilanden gestoomd tot het houden van de halfjaarlijksche ernstexercitiën met het geschut. Verbleven van den 3den December tot den 9den Januari in de haven van Priok met uitzondering van den 17den en den 18den December, op welke beide dagen de voorgeschreven stoomproeven plaats hadden.

Vertrokken den 9den Januari naar de reede van Cheribon en na een viertal dagen schietoefeningen met het geweer aan den wal te hebben gehouden, werd weder naar Tandjong Priok teruggekeerd, alwaar den 17den Januari gemeerd werd.

Van den 2den tot den 7den Februari werden vaaroefeningen gehouden in de Java-zee en straat Soenda, welke oefeningen den 9den werden voortgezet en na den 11den Februari de reede van Telok Betong te hebben bezocht, werd weer naar Tandjong Priok teruggekeerd.

Van den 16den tot den 19den Maart werd deelgenomen aan oefeningen in divisie-verband met Hr. Ms. *Regentes* en *Noord-Brabant*.

Den 30sten Maart werd naar de reede van Cheribon gestoomd, alwaar van den 31sten Maart tot den 8sten April schietoefeningen met geweer aan den wal werden gehouden, waarna weer naar Tandjong-Priok werd teruggekeerd.

Van den 14den tot den 17den April werd wederom in divisie-verband geoefend met Hr. Ms. *Regentes* en *Zeeland*.

Op den 28sten April, den 1sten en den 2den Mei werden gecombineerde oefeningen gehouden met de torpedobooten, terwijl op den 16den Mei in divisie-verband met Hr. Ms. *Zeeland* en *Noord-Brabant* eene oefeningsreis werd gemaakt en den 22sten ter reede Ampenan geankerd werd.

Den 4den Juni werd deze reede verlaten met bestemming Soerabaya, waren van den 9den tot den 13den Juni in het droge dok opgenomen, verlieten den 27sten Juni Soerabaya om den volgenden dag ter reede Ampenan te ankeren.

Hielden van den 3den tot den 7den Juli de halfjaarlijksche schietoefeningen met geschut.

Van den 15den tot den 18den Juli en van den 25sten tot den 27sten Augustus werd deelgenomen aan de vaaroefeningen in divisie-verband met Hr. Ms. *Regentes*, *Noord-Brabant* en *Gelderland*, en waren met uitzondering van het tijdvak van den 10den tot den 19den Augustus, toen naar Soerabaya verstoomd was om den kolenvoorraad aan te vullen, overigens steeds ter reede Ampenan geankerd.

Tot den 18den September werd hier vertoeft, dien dag verstoomd naar de reede van Probolingó, van waar den 22sten werd vertrokken met bestemming naar Soerabaya.

Na aankomst aldaar had een personeel-verwisseling plaats met Hr. Ms. *Zeeland*, en werd Hr. Ms. *Utrecht* aan het marine-etablissement in reparatie opgenomen.

Op einde verslagjaar vertoeftde het schip nog aldaar.

Hs. Ms. *Noord-Brabant*. Het bevel over dezen bodem werd tot den 16den December gevoerd door den Kapitein ter zee I. v. D. BOSCH, tot den

11den September door den Kapitein ter zee G. J. SLUIJTERMAN, daarna tot den 30sten September tijdelijk door den Luitenant ter zee der 1ste klasse G. W. DE LEUR, om met laatstgenoemden datum over te gaan op den Kapitein-luitenant ter zee H. J. F. MICHELHOFF.

Bij aanvang verslagjaar was Hr. Ms. *Noord-Brabant* in reparatie opgenomen te Soerabaya; den 31sten October daarmede gereed gekomen werd naar de reede van Ampenan gestoomd, alwaar den 1sten November geankerd werd. Verbleven hier tot den 24sten November, in welken tijd voor oefening van het machinekamer-personeel drie keer per week gestoomd werd van 6 u. tot 11 u. in den voormiddag, waarbij alle ondergeschikte machinisten geëmployeerd waren in de machinekamers en ketelruimen. Zoodra tot buiten de riffen gestoomd was, werden de machines geheel ter beschikking gesteld van den officier-machinist.

Verlieten den 24sten November de reede van Ampenan, vertoefden van den 25sten November tot den 3den December te Macasser en gingen op laatstgenoemden datum op reis naar Tandjong-Priok. Op dit traject werden de voorgeschreven stoomproeven met normaal en vol vermogen gehouden, kunnende die met maximum vermogen wegens defect aan de machine niet plaats hebben.

Den 6den December werd Tandjong-Priok bereikt, den 17den December nabij het eiland Alkmaar de contrôle-schoten met de torpedo's gedaan, van den 19den December tot den 9den Januari weder in de haven vertoefd om op laatstgenoemden datum naar de Duizend-eilanden te stoomen en aldaar tot den 16den Januari schietoefeningen met geschut te houden. Lieten dien dag door het detachement mariniers een velddienst-oefening op Poeloe Antoek besar houden en keerden den volgenden dag in de haven van Tandjong-Priok terug.

Hielden van den 2den tot den 7den Februari vaar oefeningen in straat Soenda en de Java-zee en na van den 7den tot den 9den Februari in de haven van Tandjong-Priok te hebben vertoefd, werd naar Cheribon gestoomd om aldaar schietoefeningen met het geweer aan den wal te houden. Verlieten den 13den Februari de reede van Cheribon, vertoefden tot den 16den Maart in de haven van Tandjong-Priok, namen van den 16den tot den 19den Maart deel aan de oefeningen in divisie-verband met Hr. Ms. *Regentes* en *Utrecht*, waarna den 25sten Maart werd gestoomd naar Soerabaya. Waren, na aldaar te hebben gedokt, den 5den April weder terug in de haven van Tandjong-Priok. Namen den 24sten en den 27sten April deel aan de gecombineerde oefeningen met de torpedobooten en hielden van den 29sten April tot den 2den Mei met Hr. Ms. *Regentes* en *Zeeland* een oefeningstocht in de Java-zee.

Verbleven daarna tot den 16den Mei in de haven van Tandjong-Priok, namen deel aan eene oefeningsreis met Hr. Ms. *Zeeland* en *Utrecht*, om den 22sten Mei ter reede Ampenan te ankeren. Gingen

den 2den Juni van daar naar Soerabaya tot aanvulling van den kolen-voorraad om den 6den d. a. v. naar Samarang te verstoomen. Vertoefden alhier van den 7den tot den 16den Juni en namen deel aan de feestelijke ontvangst van den Soesoehoenan van Soerakarta.

In divisie-verband met Hr. Ms. *Regentes en Gelderland* werd naar Ampenan gestoomd, alwaar den 18den Juni geankerd werd. Vertoefden aldaar tot den 15den Juli, namen van den 15den tot den 18den Juli deel aan de manoeuvres met Hr. Ms. *Regentes, Utrecht en Gelderland*, om, nadat het divisie-verband ter reede Probolinggo was opgeheven, onder stoom te gaan naar Soerabaya.

Verlieten den 24sten Juli Soerabaya en ankerden den volgenden dag ter reede Ampenan, alwaar tot den 11den Augustus werd verbleven. Gingen dien dag onder stoom tot het houden van de voorgeschreven stoomproeven. Deze beëindigd zijnde, bezochten de baai van Bima, waarna den 16den Juli weder ter reede Ampenan werd geankerd. Namen van den 25sten tot den 27sten Augustus deel aan de vaaroefeningen met Hr. Ms. *Regentes, Utrecht en Gelderland*.

Tot den 5den September werd ter reede Ampenan vertoefd, van den 7den tot den 11den September te Soerabaya ter aanvulling van den kolenvoorraad, van den 13den tot den 22sten September weder ter reede Ampenan, om den 23sten September op reis te gaan naar Tandjong-Priok, alwaar den 26sten September werd aangekomen en tot einde verslagjaar werd verbleven.

Zuider- en Ooster-afdeeling van Borneo.

Gedurende het verslagjaar was Hr. Ms. flottieljevaartuig *Flores* voor dit gewest aangewezen. Het bevel over dezen bodem werd gevoerd door den Luitenant ter zee 1ste klasse G. C. D. Baron VAN HARDENBROEK VAN AMMERSTOL.

Bij den aanvang verslagjaar vertoefde Hr. Ms. *Flores* te Bandjermasin en werd den 2den October verstoomd naar het kolenhoofd ten einde den kolenvoorraad aan te vullen voor de aanstaande reis naar Negara. Toen de mist en rook, die 't goede uitzicht beletten, den 8sten wat waren opgeklaard, werd de reis aangevangen, doch ten 4 u. van dien dag was het weder zoo dik dat geankerd moest worden.

Den volgenden dag werd de reis hervat en voor de kampong Negara geankerd. Het doel der reis was eenig machtsvertoon, waarom de landingsdivisie naar den wal ging om kracht bij te zetten aan het besluit van den Assistent-resident aangaande den Vrijdagsdienst in de nieuw gebouwde missigit aldaar. Tot moeilijkheden is 't echter niet gekomen; de bevolking bleef rustig.

Op den achtermiddag werd dan ook weder vertrokken en de terug-

reis naar Bandjermasin aanvaard, waarbij weer veel last werd ondervonden van mist of rook.

Vrijdag den 17den October werd onder stoom gegaan naar Marabahan, waar het Gouvernementsstoomschip *Barito* zou passeeren, waarvan eenige troepen moesten worden overgenomen tot overvoer naar Bandjermasin.

Het overige deel der maand October werd nog besteed met kleine tochten. De ontzettende rook van de ladangbranden is afschuwelijk. Niet alleen dat soms alle zicht belemmerd wordt, maar de oogen be-geven het op het laatst, terwijl misselijkheid en een onleschbaren dorst de gevolgen zijn van het inademen der verbrandingsproducten.

Den 1sten November werd Bandjermasin verlaten ter opvolging van de reis naar Tandjong-Priok (via Sampit) waar de *Flores* eenige reparaties moest ondergaan aan de ketels (vernieuwen van vlampijpen).

Tegen zonsopgang van den 6den November werd op de boeien gemeerd en na geïnspeteerd te zijn, de reparatie aangevangen, welke tot den 3den Januari duurde. Na proefstoomen en kolenladen werd den 5den Januari de terugtocht naar Bandjermasin aanvaard via Soerabaya tot het ontvangen van behoeften en kwamen den 11den Januari te Bandjermasin aan.

Den 16den Januari werd weer naar buiten gestoomd, ten einde het lichtscheepje van de *Barito*-geul, dat verdreven was, weder op zijne plaats te leggen, verankerden dit tijdelijk voor een zwaar anker en 45 vm. ketting van de *Flores* en keerden den 17den weder naar Bandjermasin terug.

Van den 27sten tot den 29sten Januari was Hr. Ms. *Flores* behulpzaam bij een onderzoek in verband met het verleggen van den telegraafkabel, die dikwijls stoornis ondervond door ondoelmatige ligging door de geul over de bank.

Den 12den Februari werd door de *Flores*, in overleg met den Inspecteur van den post- en telegraafdienst, de telegraafkabel verlegd volgens een nieuw en veiliger tracé, waarmede den 16den gereed gekomen werd. Het toen nog ontbrekende stuk kabel, inmiddels door de pakketvaart-maatschappij aangevoerd, werd tusschen den 25sten en 28sten Februari op de einden gesplitst en toen alles goed werkte, werd naar Bandjermasin teruggekeerd.

Den 9den Maart werd de gewone ligplaats verlaten en na eenige werkzaamheden aan het lichtschip te hebben verricht, werd den 10den Maart naar Berouw gestoomd.

Den 13den werd de Moeara Pantai ingestoomd en opgevaren tot even voorbij kampong Semammar, waar de *Flores* aan den grond liep op een klein ruggetje. Bij rijzend water weder vlot gekomen, werd op de A.M. de tocht voortgezet en ten 5 u. aan den kolensteiger te Goenoeng Taboer gemeerd.

Den 14den Maart werd 's avonds ten 5 u. 30 m. onder stoom gegaan en de rivier afgestoomd, ankerden na zonsondergang en stoomden den volgenden morgen door de Moeara Tidoeng en de passage beZ. Poeloe Derawan naar zee met bestemming naar den mond van de Boelongan-rivier, alwaar op Maandag den 16den Maart in de nabijheid van het politie- en communicatie-vaartuig *Sophie* werd geankerd. Nadat de controleur van Boelongan geëmbarqueerd was, werd den 17den onder stoom gegaan naar Tawao, ten einde besprekingen te houden met den Engelschen district-officer over den loop der grens tusschen Engelsch en Nederlandsch gebied nabij de Simengaris-rivier. Nadat genoemde Engelsche ambtenaar eveneens geëmbarqueerd was, werd den 19den Maart onder stoom gegaan en na eerst den houtaankap op Sebetik bezocht te hebben, de Simengaris-rivier een eind opgestoomd; vertoefden hier tot den 23sten Maart, in welken tijd de noodige opnamen gedaan werden in verband met de grensquaestie en stoomden daarna tusschen Broershoek en Haaienbek-eiland en verder langs den Grashoek naar Tawao terug, alwaar op den middag geankerd werd en de Engelsche district-officer debarqueerde. Het bleek op dezen tocht dat de kaarten met de noodige voorzorgen moesten worden gebruikt.

Tawao heeft als ververschingsplaats eenige waarde; goed brood, varkensvleesch en aardappelen zijn er te verkrijgen.

Den 26sten Maart werd de reede verlaten en de reis naar Koetei aanvaard. Den 27sten op de P.V. werd de Moeara Bayor ingestoomd en des avonds ten 11 u. voor het loodskantoor te Kampong Baroe geankerd.

Den volgenden morgen werd onder stoom gegaan en ten 8 u. gemeerd voor de woning van den chef der Koninklijke petroleum-maatschappij in de nabijheid van Hr. Ms. *Macasser*.

Tot den 4den April werd te Samarinda vertoefd en na op Batoe Panggal kolen te hebben geladen, werd de rivier verder opgestoomd naar Tengarong, alwaar voor het paleis van den Sultan van Koetei het anker viel. In gezelschap van den Assistent-resident van Koetei werd dien dag een bezoek aan den Sultan gebracht en werd den volgenden dag de rivier verder opgestoomd.

Den 7den April werd te Long-Iram geankerd voor het huis van den Controleur. Over het algemeen is de rivier niet lastig te bevaren, doch een eerste vereischte is dat het schip goed handelbaar is, daar anders de verschillende draaikolken moeilijk te passeeren zijn. 't Was de eerste maal dat een schip van de grootte der *Flores* zoo ver de Mahakkam was opgevaren en werd op verzoek van den Controleur het schip door een honderdtal Dajaksche mannen en vrouwen bezocht.

Den 10den April werd met het politievaartuig *Mahakkam*, waarop de Controleur en een luitenant ter zee met drie schepelingen ge-

embarqueerd waren, de rivier verder opgevaren tot Soengei-Ratah, en eene vluchtige opname van dat gedeelte gemaakt. Den 12den April was de *Mahakkam* weder te Long-Iram terug en verliet Hr. Ms. *Flores* den volgenden dag deze plaats om in den avond van den 14den April voor Tengarong te ankeren. Den volgenden dag werd naar Samarinda gestoomd en aldaar tot den 17den verbleven. Dien dag werd door de Moeara Bayor naar zee gestoomd en den 18den April voor Kota Baroe op Poeloe Laoet geankerd. Vierden aldaar den verjaardag van Z.K.H. den Prins der Nederlanden.

Den 20sten April werd besteed aan het overnemen van kolen en een bezoek gebracht aan de mijnen te Semblimbingan.

Den volgenden dag werd Kota Baroe verlaten en door straat Laoet naar Bandjermasin teruggekeerd, alwaar den 22sten April op de gewone ligplaats gemeerd werd.

Den 26sten April keerde het politie- en communicatie-vaartuig *Selatan* met het detachement marine-schepelingen, dat op de Boven-Barito had dienst gedaan met het oog op de aldaar bestaande verwikkelingen, te Bandjermasin terug.

Den 6den Mei werd Bandjermasin verlaten ten einde de *Selatan* naar Soerabaya te slepen en het P. en C. vaartuig *Sophie* daarheen te geleiden.

Ankerden op de H.W. van den 8sten Mei ter reede en meerden denzelfden morgen in het bassin. Na een gedeelte der bemanning te hebben afgegeven en verwisseld, werd den 11den Mei Soerabaya verlaten met bestemming naar Sampit, alwaar den volgenden dag op de rivier werd geankerd.

Den 13den Mei werd de rivier verder opgestoomd en voor de woning van den Controleur geankerd.

Den 15den Mei werd het anker gelicht en vergezeld van den Controleur, gestoomd naar de Koemai-rivier. Met de stoomsloop werd de rivier hooger opgevaren en den 19den Mei de Koemai-rivier weder verlaten en den volgenden dag in de monding der Djelai-rivier geankerd. Van hier uit maakte de Controleur met de stoomsloop een tocht naar Soekamara tot bespreking van bestuurszaken.

Den 22sten werd naar Sampit teruggekeerd, alwaar den 23sten werd aangekomen. Na den 24sten eenige voor Bandjermasin bestemde inlanders te hebben geëmbarqueerd, werd het anker gelicht en op den volgenden dag te Bandjermasin gemeerd.

Den 2den Juni vertrok weder een detachement schepelingen onder bevel van een officier naar de Boven-Barito, ditmaal met het ingehuurde stoomschip der Koninklijke pakketvaart-maatschappij *Negara*.

Den 9den Juni werd Bandjermasin verlaten tot het doen van eene reis in verband met de defensie, welke tocht de gewestelijke militaire Commandant meemaakte.

Den 12den Juni was Hr. Ms. *Flores* weder te Bandjermasin terug. Tot den 6den Juli werd ter hoofdplaats vertoefd, daarna een tocht gemaakt naar Marabahan, Kwalla Kapoeas en Mandoemai.

Het plan bestond dezen tocht verder uit te strekken, doch door het plotseling ernstig ongesteld worden van één der officieren werd den 13den Juli te Bandjermasin teruggekeerd.

Den 5den Augustus werd onder stoom gegaan en dien dag en den daarop volgende nabij Poelo Kaget de ernstexercitiën met het geschut gehouden.

Op den 8sten Augustus kwam het P. en C. vaarttuig *Selatan*, aan boord hebbende het detachement schepelingen dat met het stoomschip *Negara* naar de Boven-Barito was vertrokken, te Bandjermasin terug.

Tot den 27sten werd te Bandjermasin verbleven en gingen dien dag onder stoom tot het doen van eene reis met den Resident der Z. en O. afdeeling van Borneo.

Lieten bij vertrek een officier en 13 schepelingen achter, ten einde zoo noodig met de *Selatan* weder naar de Boven-Barito te kunnen vertrekken.

Ankerden den 28sten Augustus te Kota-Baroe, alwaar tot den 1sten September werd verbleven. Gingen dien dag onder stoom naar de Koetei-rivier. Na het afzetten van den loods te Moeara Djawa, geraakte bij het verder opstoomen het schip aan den grond en kwam eerst op de H.W. van den 3den September los. Op de V.M. werd verder gestoomd naar Samarinda, alwaar voor het huis van den Assistent-resident gemeerd werd. De Sultan van Koetei kwam met gevolg onmiddellijk den Resident zijne opwachting maken.

Na op Batoe Panggal kolen te hebben geladen, werd den 6den September na embarquement van Resident en Assistent-resident Samarinda verlaten met bestemming naar de Boelonggan-rivier. Op de P.V. van den 7den September werd nabij de verkenningston geankerd en den volgende morgen de Boelongganrivier opgestoomd. Op den middag werd voor het huis van den Sultan geankerd. De bezoeken hadden met het gewone ceremonieel plaats.

Tot den 9den September werd alhier vertoefd en toen de reis vervolgd naar de Berouw-rivier. Meerden den 10den September aan het kolenhoofd te Tandjong-Redeb. Na kolen geladen te hebben werd den 14den September de Berouw-rivier weder afgestoomd en teruggekeerd naar Samarinda, waar den volgende dag gemeerd werd.

Tijdens het verblijf alhier vergezelde de Commandant van Hr. Ms. *Flores* den Resident op een tocht naar de petroleum-bronnen te Sanga-Sanga, welke door de Koninklijke maatschappij tot exploitatie van petroleumbronnen op reusachtige schaal worden geëxploiteerd.

Den 18den September werd verstoomd naar Tenggarong en voor

het huis van den Sultan geankerd. De Resident, vergezeld van Commandant en état-major van Hr. Ms. *Flores*, bracht een officieel bezoek aan den Sultan en werd bij het van boord gaan met 13 schoten gesalueerd. Den volgenden dag bracht de Sultan een bezoek aan den Commandant en werd Z. H. bij vertrek een saluut van 9 schoten gegeven.

Dienzelfden dag werd naar Samarinda teruggestoomd om den 21sten September naar Balikpapan te gaan. Alhier werden den volgenden dag de etablissementen van de petroleum exploitatie-maatschappij bezichtigd, waartoe ook de equipage vergunning had gekregen.

Via Kota-Baroe werd dien dag op reis gegaan naar Bandjermasin, alwaar den 24sten September op de gewone ligplaats gemeerd werd. Tot einde verslagjaar werd hier verbleven.

Algemeene diensten.

Hr. Ms. *Java*. Deze bodem stond onder bevel van den Kapitein-luitenant ter zee J. M. W. KUIJL; den 21sten November ging het bevel tijdelijk over op den Luitenant ter zee der 1ste klasse P. H. VAN VOORTHUIJZEN; den 20sten Januari werd de Kapitein-luitenant ter zee F. PINKE met het bevel belast; den 2den April diens rangenoot H. J. F. MICHELHOFF, welke den 26sten September vervangen werd door den Kapitein-luitenant ter zee F. J. STAM.

Den 1sten October bevond Hr. Ms. *Java* zich te Ternate en werd met den Resident aldaar besloten tot een tocht naar de baai van Loloda, deze baai zoo mogelijk geheel trigonometrisch op te nemen en daarna een tocht te maken naar de Mapia-eilanden, gevolgd door eene reis naar de golf van Tomori, waartoe onmiddellijk de kolenvoorraad werd aangevuld en den 3den October Ternate werd verlaten.

De kampong Loloda ligt ruim $\frac{1}{2}$ uur landwaarts in aan een riviertje, dat uitmondt in de baai van dien naam. Aldaar voert een Radja, met name Bangai, het bewind in naam van den Sultan van Ternate. Van wege dien Sultan was de Ternataansche luitenant Taïboe geëmbareerd tot het geven van inlichtingen.

Door den Noordelijken toegang werd op den 3den October de zeer ruime baai van Loloda ingestoomd en aldaar geankerd in 20 vm. De baai werd trigonometrisch opgenomen en in kaart gebracht. De Radja bracht een bezoek aan boord, dat door den Commandant beantwoord werd, die mede van deze gelegenheid gebruik maakte een bezoek te brengen aan de Alfoersche kampongs Bankoeni en Laba. Deze kampongs, welke er net en welvarend uitzagen, staan eveneens onder het gezag van den Radja.

De ontvangst in kampong Laba was maar matig toeschietelijk, waar-schijnlijk voortspruitende uit angst voor bestraffing als gevolg van eene eigenmachtige rechtsuitoefening, bedreven op een moordenaar afkomstig uit kampong Bankoeni, welke moordenaar uit weerwraak door de kampongbewoners van Laba met knotsslagen was afgemaakt, terwijl hij in het blok zat in afwachting dat zijne zaak nader zou worden onder-zocht. Daarom werd dan ook door de landingsdivisie den 7den October naar beide kampongs een militaire marsch gemaakt.

Den 9den October werd na ontschepping van den luitenant Taiboe, de tocht naar de Mapia-eilanden aanvaard, nemende den koers benoor-den Halmahera. Den 12den werd zicht verkregen van Pegun, het zuidelijkste eiland der groep, alwaar op en neer gehouden werd, aan-gezien geen ankergrond te krijgen was.

Het bleek dat op den 17den September op Pegun was gestrand eene Tidoreesche visschersprauw, bemand met 12 inlanders, die allen uitge-put waren, na 22 dagen zonder kompas en met bijna geen drinkwater op zee te hebben rondgezworven. Een viertal opvarenden was dan ook reeds vóór de stranding omgekomen en over boord gezet. De 12 over-levenden, thans allen hersteld, werden door de *Java* naar Ternate overgevoerd.

Het noordelijkste der Mapia-eilanden, Bras genaamd, wordt bewoond door een opzichter van de klappertuinen aldaar, PETER OLFFSEN en eene inlandsche bevolking van 125 zielen. Er heerschte nog al dysen-terie, waartegen geneesmiddelen aan den posthouder werden verstrekt.

In den loop van denzelfden dag werd de terugreis naar Ternate aanvaard, thans de zuidelijke route nemende. Langs de Noordkust van Nieuw-Guinea werd gestoomd beZ. Middelburg (minste diepte $8\frac{1}{2}$ vm.) vervolgens door straat Sagoei, beN. het eiland Ram en koers gesteld op straat Patientie. De Larie-eilanden werden gepasseerd tusschen Pokol en Salintje.

Op den 15den October viel het anker op de reede van Ternate en werd, na kolen te hebben geladen, den 20sten de reis naar Temboekoe (Okust Celebes) aanvaard, nemende de route tusschen de eilanden Peling en Bangaai en bij den oversteek tusschen de eilanden Bongko en Bangkoeloe. Den 23sten werd op de reede van Temboekoe geankerd tusschen 2 riffen in 25 vm. water. De reede is geheel onbeschut voor O.lijke en Z.lijke winden en daarom niet zeer veilig. In den namiddag kwam de *Zeemeeuw* met den Resident aan boord ter reede, vergezeld van PRINS HAJDAR, vertegenwoordiger van den Sultan van Ternate, en van den nieuw benoemden Radja van Temboekoe, HADJI ABDUL WAHAB. Met veel praal werden de Resident en gevolg aan den wal ontvangen. Met den bovengenoemden Radja aan boord werd den 25sten een tocht gemaakt naar de Tambajoli-rivier in de baai van Tomori

gelegen. Op aanwijzing van een inlandschen loods en gevolgd door de *Zeemeeuw* werd tusschen de riffen doorgestoomd en 's namiddags te gewilder plaatse geankerd in 7 vm. Tot den 29sten werd hier verbleven en door de stoomsloop en vlet de verschillende kampongs bezocht, ook die meer landwaarts in aan de Soemara-rivier gelegen, doch voor de stoomsloop was deze rivier niet toegankelijk.

Den 29sten werd verstoomd naar de Lambolo-baai en later naar kampong Monowali, waar eenige bestuursaangelegenheden werden afgehandeld en waarbij de landingsdivisie haar diensten bewees voor machtsvertoon.

Den 31sten October verstoomde de *Java* naar Vesuvius-eiland en ankerde aan de N.zijde in 14 vm. water.

Den 2den November begaf zich de Resident met de gewapende stoomsloop en de officiersloop naar Tompira, een kampong gelegen aan de rivier di La. De sloepen waren van tochtvivres voorzien en de tocht duurde tot den 5den November, in welken tijd de *Java* verschillende andere kampongs bezocht.

Den 6den November werd de residentie Ternate weer verlaten en koers gesteld naar Ambon, waar den 9den November aan het kolenhoofd werd gemeerd. Na kolen geladen te hebben, werd den 11den de reede van Ambon verlaten met bestemming naar Macasser, waar den 14den November het anker viel. Tot den 27sten dier maand werd te Macasser verbleven.

De ligdagen te Macasser werden benut tot onderhoud van schip en inventaris en tot aanvullen van den kolenvoorraad.

Op den 27sten werd Macasser verlaten en gestoomd door den Spermonde-archipel en straat Macasser, langs Zuidwachter en door de passage tusschen Noordwachter en Mapoeti; de *Java* rondde vervolgens de Stroomenkaap en kwam den 1sten December ter reede Menado. De Resident was afwezig, maar in overleg met den Assisten-resident werd besloten te Kema den kolenvoorraad aan te vullen en te trachten den Resident te Totok te ontmoeten. De koers werd gesteld buiten de eilanden Talisei, Bangka en Lembee om.

Het kolenladen te Kema ging niet voorspoedig door gebrek aan koelies, zoodat dien dag slechts 25 ton werden overgenomen.

Den 5den December werd te Totok de Resident ontmoet aan boord van de *Maetsuyker* der Koninklijke pakketvaart-maatschappij en werd vernomen dat om de komst van Hr. Ms. *Java* was verzocht ten einde den Controleur van Posso in de gelegenheid te stellen krachtig op te treden tegen den stam der Tonapoe, die thuis behoort in het hooggebergte van Mopane en zich schuldig had gemaakt aan afpersing der in het lage land wonende Fo Pebatoe. Hiervoor was eene boete opgelegd. Het optreden van de *Java* bleek echter voorloopig nog niet

noodig en op verzoek van den Resident werd daarom de steven gewend naar Gorontalo, waar den 6den December het anker viel.

Na kolen te hebben geladen, die hier welwillend door de pakketvaartmaatschappij werden verstrekt, werd den 10den het anker gelicht en vertrokken naar Posso tot het houden van een kruistocht in de Tomini-bocht.

Den volgenden dag aldaar aangekomen, werd een officieel bezoek met den Controleur gewisseld. Door den Commandant werd vernomen dat de politieke toestand overal bevredigd was.

Met den Controleur verstoomde de *Java* naar Taliboi in het landschap Todjo en van daar den 15den naar de baai van Tamboe in het landschap Saoesoe. Na aldaar bericht ontvangen te hebben dat zich te Posso eenige gevallen van cholera hadden voorgedaan, vertrok de *Java* derwaarts om geneeskundige hulp te kunnen verleen. Het bleef echter bij eenige gevallen, dank zij de getroffen maatregelen; zoodat den 19den weer vertrokken werd naar Mopane.

De kust is hier zeer steil. Het schip ankerde in 20 vm. water, doch toen het voor den zeewind gezwaaid lag, bleek dat bij het achterschip slechts 2 vm. water stond. Onmiddellijk werd naar dieper water verstoomd.

Den 20sten December werd door de landingsdivisie voor machtsvertoon een militaire marsch gemaakt naar de kampong Panta, zijnde een marsch van $1\frac{1}{4}$ uur langs een voetpad, dat ten gevolge van de laatste regens, zeer slecht begaanbaar was.

Den 21sten werd Mopane weer verlaten en via Posso naar Tamboe gestoomd, in welke baai des namiddags van dien dag het anker viel. Hier werd een bezoek gebracht aan de Vorstin van Saoesoe in kampong Lipoeri-wawonja, op $1\frac{1}{4}$ uur afstand van Tamboe gelegen.

Den 23sten werd het anker weder gelicht en naar Parigi gestoomd waar voor de kampong Talisei werd geankerd. Den 24sten bracht de Vorstin van Parigi met veel gevolg een bezoek aan boord, waarna het anker werd gelicht en naar Posso teruggekeerd werd. Aldaar werd verbleven tot den 31sten, aangezien de zendeling-leeraar Kruyt en diens echtgenoot beiden levensgevaarlijk ziek waren en niet buiten geneeskundige hulp konden blijven. Toen beterschap was ingetreden, werd vertrokken naar Gorontalo, waar den 2den Jannari geankerd werd om den 4den weer te vertrekken naar Kema ter aanvulling van den kolenvoorraad.

Aangezien de *Java* in de wateren van Menado niet meer noodig was, werd den 7den door de straten Greyhound, Boeton en Saleyer naar Macasser gestoomd, waar den 12den Januari werd geankerd. Machines en ketels werden nagezien.

Ter plaatse deden zich ettelijke gevallen van cholera en pokken voor,

waarom het passagieren aan de equipage niet werd toegestaan. Het schip werd verder gereedgemaakt voor eene reis naar Z.O. Celebes en wel naar de Menkoko-baai, alwaar eene expeditie onder de gebroeders Sarasin aanving en welke, dwars door dat gedeelte van Celebes gaande, zou uitkomen bij de Kendari-baai, waarheen de *Java* zich tegen dat tijdstip zou begeven voor machtsvertoon. Tot dat doel werd den 11den Februari naar de golf van Boni gestoomd en den volgenden dag in de Menkoko-baai geankerd. Nadat de wetenschappelijke expeditie, die aan boord van het gouvernementsschipschip *Zwaan* was geëmbarqueerd, aan den wal was gebracht, werd van het verblijf van de *Java* in de Menkoko-rivier gebruikt gemaakt tot het houden van de ernstexercitiën met geschut van boord en uit sloepen.

Den 28sten Februari werd op bericht van den Resident, dat de expeditie de grens tusschen het gebied van Loewoe en Laiwoei was gepasseerd, het anker gelicht en naar de Kendari-baai vertrokken, nemende den koers door straat Boeton en de Tjampada passage, alwaar den 3den Maart werd geankerd.

Den 12den Maart kwam de expeditie behouden te Kendari aan en werd den 13den door de *Java* de terugreis naar Macasser aanvaard. Den 15den alhier aangekomen, werd den 16den naar Soerabaya vertrokken en den 20sten in het bassin gemeerd tot het ondergaan van de noodige reparaties. Deze den 11den Mei beëindigd zijnde, werd Soerabaya verlaten. Buiten gekomen, werden de kompassen geverifieerd en daarna door straat Sapoe di koers gesteld op straat Laoet. Deze straat op de D.W. van den 13den Mei instoomende, raakte het schip geboeid even beZ. het licht van Petang. Den volgenden morgen kwam de *Java* zonder averij vlot en werd de route door straat Laoet, langs de kust van Borneo tot voorbij het licht der Aroebank vervolgd, om daarna over te steken naar den Noordwachter op de Westkust van Celebes. Na de Stroomkaap gerond te hebben werd den 17den Mei op de boeien te Menado gemeerd. In overleg met den Resident werd bepaald dat de *Java* op den 25sten Mei een tocht zou aanvangen tot vlag- en machtsvertoon in de Sangir- en Talant-eilanden. Op den namiddag de reede van Menado verlatende, werd langs hoek Pisohen binnen de eilanden Menado Toewah en Boenakan koers gezet naar Taroena, waar den 26sten Mei geankerd werd in 33 vm. Na alhier den Controleur te hebben geëmbarqueerd, werd op de P.V. van den 28sten Mei Taroena verlaten en koers gesteld naar Liroeng (hoofdplaats der Talant-eilanden). Een loods was aangenomen ten einde van zijne diensten in de Talant-eilanden te kunnen gebruik maken.

Op den 29sten Mei viel het anker voor Liroeng, alwaar de posthouder embarqueerde. Den volgenden dag werd deze plaats verlaten en tegen den middag van denzelfden dag in de baai van Beo (W.kust

Karakelang) geankerd. Er was vernomen dat hier zich gevallen van cholera voordeden, zoodat de officier van gezondheid naar den wal ging ten einde hieromtrent zekerheid te krijgen. Het bleek dat zeer vele ziekte-gevallen voorkwamen, welke vermoedens op cholera asiatica alleszins rechtvaardigden. Zonder verdere gemeenschap met den wal gehouden te hebben en na de noodige geneesmiddelen aan den zending-leeraar PENNINGS te hebben verstrekt, werd op D.W. van den 31sten Mei Beo verlaten en verstoomd naar Essang. De hoofden der verschillende kampongs kwamen hunne opwachting maken.

Den 1sten Juni werd koers gesteld naar Karaton, de hoofdplaats der Nanoesa-eilanden. De Controleur en de posthouder begaven zich naar den wal ten einde besprekingen te houden, terwijl zij den volgenden morgen voor hetzelfde doel naar het dichtbij gelegen eiland Merampingen. Na terugkomst aan boord werd het anker gelicht en tusschen de Nanoesa-eilanden en langs de O.kust van Karakelang naar Liroeng teruggestoomd, waar op D.W. van den 3den Juni werd geankerd. De posthouder debarqueerde alhier.

Nadat de Controleur hier eenige besprekingen had gehouden en de ernstexercitiën met het geschut waren beëindigd, werd op E.W. van den 4den Juni Liroeng verlaten en beN. Salibaboe gestoomd naar de eilanden gelegen boven Sangir, waar voor het eiland Matoe-Toeang werd op en neer gehouden, ten einde den Controleur in de gelegenheid te stellen zich naar den wal te begeven.

Vervolgens werd koers gezet naar Marore, daarna naar Kamio en voor de opening tusschen de eilanden Kawis en Kamboling geankerd.

Op de H.W. van den 6den Juni werd deze ankerplaats verlaten, naar Kababoesoe gestoomd, waar op en neer werd gehouden, vervolgens naar het eiland Lipang, om op de P.V. te ankeren in de baai van Taroena.

Nadat de Controleur gedebarqueerd was, werd op de D.W. van den 8sten Juni Taroena verlaten en koers gesteld naar Kema, waar den volgenden dag werd aangekomen. Den 12den Juni werd Kema verlaten, alwaar de kolenvoorraad was aangevuld en teruggestoomd naar Menado.

Op den 18den Juni nam de tocht tot vlag- en machtsvertoon in de Tomini-bocht een aanvang. Tusschen hoek Pisoh en de eilanden Menado, Toewah en Boenakan. en vervolgens door straat Bangka werd naar Gorontalo gestoomd. Op den overtocht tusschen straat Bangka en Gorontalo werd slecht weer ondervonden, zoodat eerst op de A.M. van den 20sten Juni ter reede Gorontalo het anker viel. Alhier werd besloten de terugkomst af te wachten van den P. en C. stoomer *Palldé*, waar aan boord zich de Controleur bevond en welk scheepje den 23sten of 24sten verwacht was.

De reede van Gorontalo levert in dezen tijd van het jaar, bij goed doorstaanden Z.O. wind een zeer onaangename ankerplaats op. Het ankeren op groote diepte (40 à 50 vm.), de weinige ruimte om te zwaaien en een dikwijls lastige deining, waartegen een sterke stroom uit de rivier, brengen het hunne hiertoe bij.

De *Paléld*, den 24sten nog niet aangekomen zijnde, werd besloten Gorontalo te verlaten en tusschen Oena-Oena en de Togeane-eilanden naar Posso gestoomd, alwaar op de V.M. van den 26sten Juni geankerd werd.

Na overleg met den Controleur maakte de stoomsloop den volgenden morgen een tocht op de Posso-rivier, ten einde na te gaan, hoe vereen dergelijk vaartuig de rivier kan opvaren. Zeer veel last werd hierbij ondervonden van in de rivier liggende boomstammen, terwijl de naar den bovenloop sterk toenemende stroom veel vertraging veroorzaakte. Hooger dan kampong Palowasi werd de tocht niet voortgezet wegens de vele hindernissen en bleek dat deze rivier, indien de boomstammen werden opgeruimd, voor een goed loopende stoomsloop tot aan deze kampong zonder bezwaar te bevaren was.

Op de P.V. van den 29sten Juni kwam de stoomsloop aan boord terug en nadat de Controleur geëmbarqueerd was, werd de baai van Posso verlaten, koers gezet naar Mapana en aldaar geankerd. Toen de Controleur de besprekingen beëindigd had, werd Mapana verlaten en in den vroegen morgen van den 1sten Juli koers gesteld naar Parigi. Op weg daarheen werd de prauw ontmoet, welke naar Parigi was gezonden ten einde den posthouder af te halen en werd vernomen dat de posthouder Parigi had verlaten; reden, waarom besloten werd naar de Tamboe-baai te gaan en daar den posthouder af te wachten.

Den 2den Juli, de posthouder nog niet aangekomen zijnde, werd het anker gelicht en naar Saoessa gestoomd, aldaar bericht achtergelaten en de reis vervolgd naar Todjo, waar op de A.M. geankerd werd. Des avonds werd Todjo verlaten en tusschen het eiland Oena-Oena en de Togeane-eilanden koers gesteld naar Kema, ten einde kolen te laden.

Den 4den Juli werd Kema bereikt, aldaar Hr. Ms. *Edi* aangetroffen en na den kolenvoorraad te hebben aangevuld, den 7den Juli deze plaats verlaten en den volgenden dag te Menado gemeerd.

Den 12den Juli werd wederom onder stoom gegaan, koers gesteld naar Bolaëng Mangando ten einde aldaar den Controleur af te halen en over te brengen naar Kaidipang.

Te Mangando aangekomen, bleek de Controleur ongesteld te zijn en deed deze het verzoek eenige leden van het bestuur van dat landschap te willen overvoeren. Op P.V. van den 13den werd te Kaidipang geankerd, den 14den deze plaats weder verlaten en op den V.M. in de baai van Kwandang geankerd.

Op den 15den Juli embarqueerden 6 hoofden met volgelingen en werd onder stoom gegaan naar Mangando, alwaar op den A.M. het anker viel en genoemde hoofden debarqueerden.

Den 16den Juli werd Mangando verlaten en denzelfden dag in de baai van Amoerang geankerd.

Den 17den Juli werd onder stoom gegaan met bestemming naar Ternate.

In den nacht van den 17den op den 18den Juli overleed plotseling de Luitenant ter zee der 2de klasse C. N. DE KRUIJFF. Zoo spoedig mogelijk doorstoomende werd op de A.M. van den 18den Juli Ternate bereikt en had des avonds met veel plechtigheid de teraardebestelling plaats.

Den 25sten Juli, na embarquement van den Resident, werd Ternate verlaten en koers gesteld naar de reede van Batjan, alwaar op de P.V. geankerd werd. Bij het van boord gaan van den Resident werd deze met 13 schoten gesalueerd.

Den volgenden dag werd een officieel bezoek aan den Sultan van Batjan gebracht.

Den 28sten embarqueerde de Resident weder en werd naar Ternate teruggekeerd. De 29ste Juli was bestemd tot het brengen van een bezoek van den Resident aan den Sultan van Tidore. Aldaar op en neer houdende werd de Resident, vergezeld van Commandant en etat-major van Hr. Ms. *Java*, door twee staatsieprauwen afgehaald. Wederom werd den Resident bij het van boord gaan een saluut gegeven.

Na afloop van het bezoek werd naar Ternate teruggekeerd en de kolenvoorraad aangevuld.

Op den 2den Augustus werd aldaar de verjaardag van H. M. de Koningin-Moeder op de gebruikelijke wijze gevierd.

Op den 4den Augustus werd Ternate verlaten en koers gesteld buiten de Zuid-Loloda-eilanden om, daarna tusschen de Noord-Loloda-eilanden en den wal van Halmaheira naar Galela, waar op de A.M. van 5 Augustus het anker viel.

In den morgen van den 6den Augustus embarqueerde de Controleur en werd naar Tobello gestoomd. De Controleur begaf zich dien dag naar den wal en naar het nabij gelegen eiland Tolonoee tot het houden van besprekingen, terwijl de te Tobello gevestigde zendeling-leeraar een bezoek aan boord bracht.

Den volgenden morgen werd de Controleur naar Galela teruggebracht, waarna koers gesteld werd buiten den N.O.hoek van Halmaheira naar de passage tusschen den Z.O.hoek van Halmaheira en de Shanpi-eilanden, vervolgens door straat Sagoeën naar de reede van Samatee op de N.O.kust van het eiland Salwatti, alwaar op den middag van den 9den Augustus het anker viel.

De Radja kwam met 2 staatsieprauwen aan boord tot bespreking van bestuurszaken.

Den 10den werd naar Sïonek gestoomd, de stapelplaats van de kust van Waigoe, alwaar eveneens bestuurszaken moesten geregeld worden.

Van den daar gevestigden Chineeschen handelaar werd vernomen dat het voor de handelaren een groote geruststelling was dat het eiland door een oorlogsschip bezocht was en een hierop betreffende brief werd voor den Resident meegegeven.

Op de D.W. van den 11den Augustus werd onder stoom gegaan en koers gesteld naar Manokwari in de Doreh-baai hetgeen op den A.M. van den 12den Augustus bereikt werd. De waarnemend Assistent-resident was niet ter plaatse, daar hij de wetenschappelijke expeditie op de N.kust van Nieuw-Guinea vergezelde.

In overleg met den Controleur werd besloten dat de *Java* eerst de Mapia-eilanden zou gaan bezoeken om daarna de reis langs de N.kust te maken tot vlag- en machtsvertoon.

Den 14den Augustus werd daartoe de reede van Manokwari verlaten en koers gesteld naar de Mapia-eilanden. Hielden op de V.M. van den 15den voor de landingsplaats bij de kampong van het Z.lijkste eiland Pegun op en neer, en nadat vernomen was zich geen bijzonderheden hadden voorgedaan, werd langs de W.zijde der eilanden gestoomd en naar Manokwari teruggekeerd.

Den 17den Augustus kwam de *Zeemeeuw*, waar aan boord de wetenschappelijke expeditie, ter reede Manokwari. Bezoeken werden gewisseld.

Den 18den Augustus verliet Hr. Ms. *Java* de reede van Manokwari, koers stellende naar de Wooibaai op de Z.kust van het eiland Jappe. De Controleur, vergezeld van een tolk, maakte deze reis mede, terwijl een djoeroemoedi was medegenomen tot het verrichten van loodsdiens ten op de Z.kust van Jappe.

Op de P.V. werd in de Wooibaai geankerd, aanraking gekregen met de bevolking en twee hoofden medegenomen om zoo noodig als bemiddelaars op te treden te Ansoes.

Den 19den werd naar Ansoes verstoemd, welks bewoners tot de lastigsten der Geelvinkbaai behooren. Vele rooftochten waren door hen ondernomen en een tweetal Ternataansche jagers door hen vermoord. Hoewel de moordenaars bekend waren, was men weigerachtig deze uit te leveren. Zelfs had men den Controleur bij een bezoek aan de kampong met pijlen beschoten.

Nadat Hr. Ms. *Java* ter reede geankerd was, kwamen spoedig tal van prauwen langs zij en meldde zich bij eerste oproeping aan boord, de Korano Monbrano, hoofd van dat deel der kampong, waar de moordenaars der Ternataansche jagers verblijf hielden, welk hoofd voorloopig aan boord gehouden werd.

Daarna werd een ultimatum naar de kampong gezonden, luidende dat den volgenden dag de moordenaars aan boord gebracht moesten zijn en schadevergoeding gegeven moest worden voor de geroofde goederen, zullende anders de kampong onder vuur genomen worden en zoo mogelijk gevangenen worden gemaakt om als gijzelaars van de moordenaars op te treden.

De voorloopige berichten waren gunstig, doch op den 20sten werd aan de eischen geen gevolg gegeven, zoodat vier schoten met het kanon van 15 cM. in de kampong werden gedaan. Bij een onderzoek, met de sloep gehouden, bleek de kampong geheel verlaten.

Geen aanraking werd verder met de bevolking verkregen. Sloepen-tochten in de nabijheid deden zien dat de kampongbewoners overal een goed heenkomen hadden gezocht. De prauwen werden vernield en een gedeelte der kampong verbrand.

Op den 23sten Augustus werd Ansoes verlaten en tusschen het eiland Manoeapasimin en de Koeren-eilanden koers gesteld naar de Seroei-baai, waar op de A.M. geankerd werd. De hoofden kwamen onmiddellijk hunne opwachting maken en nadat een paar personen geëmbarqueerd waren, werd op de D.W. van den 24sten Augustus de baai van Seroei verlaten en naar Manokwari gestoomd, van waaruit per stoomsloep en vlet een tocht naar Ambaai werd ondernomen.

Op de P.V. keerden de sloepen aan boord terug; voor de op Ambaai geroofde goederen werd schadevergoeding meegebracht.

Den volgenden morgen werd verstoomd naar Randowajo op de Z.kust van Jappe (komt niet voor op kaart 155). stoomden de baai in en ankerden voor de kampong, alwaar zich toko's van de Nieuw-Guinea handelsmaatschappij bevinden. Alhier werd vernomen dat 10 groote prauwen van Ambaai een raaktocht wilden maken naar Biak, na op het eiland Koeroedoe sago ingekocht te hebben.

Op de V.M. werd Randowajo verlaten met eene prauw op sleeper en op de P.V. te Koeroedoe voor de kampong geankerd. Opstoomende naar Koeroedoe werd een tweetal groote prauwen gezien, vermoedelijk afkomstig van Ambaai. Getracht werd, o. a. door het doen van enkele schoten met het kanon van 3.7 cM., om hen aan boord te doen komen, doch vergeefs. De meening is echter gegrond, dat door de aanwezigheid van de *Java*, de raaktocht naar Biak vrijdeld is geworden. Bij aankomst te Koeroedoe waren twee Nederlandsche vlaggen gezien, welke echter later werden neergehaald. Bij onderzoek bleek dat er in de kampong juist was feestgevierd na eenige slaven te hebben gemaakt en een drietal koppen van Altoeren te hebben gesneld. Aan gezien Koeroedoe ook vroeger een tiental slaven gemaakt had, werd een aan boord komende prauw aangezegd, dat de slaven vóór zons-ondergang aan boord gebracht moesten zijn. Toen nu tegen dien tijd

slechts één zuigeling gebracht was en men beweerde dat de overige slaven gevlucht waren, werd een granaat van 12 cM. rechts van de kampong geworpen, ten einde klem bij te zetten. Dit zonder gevolg zijnde, werden den 26sten de stoomsloop, jol en vlet uitgerust en naar den wal gezonden. Daar aankomende, bleek de kampong verlaten, een groot gedeelte der prauwen was verdwenen en werd geene aanraking meer met de bevolking verkregen.

De kampong Kaipoerie werd daarop verbrand en enkele groote prauwen onbruikbaar gemaakt.

Tegen zonsondergang werd Koeroedoe verlaten en koers gesteld naar Ansoes, de medegenomen prauw van Randowajo werd ter hoogte van dien kampong losgelaten en de zuigeling daarmede afgegeven om aan de ouders te worden teruggegeven.

Op den 27sten Au. ustus werd voor Ansoes geankerd. Een prauw met Nederlandsche vlag kwam aan boord en bracht schadevergoeding voor de indertijd geroofde goederen. Een gedeelte der kampong-bewoners waren teruggekeerd, doch beweerden niet in staat te zijn de moordenaars uit te leveren.

Op den 29sten kwam een groot deel van de aanwezige bevolking, op order van den Controleur, aan boord, ten einde op nieuw gehoorzaamheid te zweren. Nadat de Controleur hen had toegesproken, werd overgegaan tot het afleggen van den eed, waarbij de verschillende hoofden een bamboe vasthielden, welke daarop werd doorgehakt; tegelijk werd een los schot gedaan met het kanon van 12 cM. K.A.

Na beëindiging dezer plechtigheid debarqueerden de inboorlingen, aan boord gevangen houdende het reeds genoemde hoofd, de Korano Monbrano, benevens één der moordenaars, die met de bevolking was meegekomen. De hoofden verklaarden moeite te zullen doen, de overige moordenaars te vatten en te Manokwari te brengen.

Hierop werd Ansoes verlaten en verstoemd naar Meösnom, waar op de A.M. in de meest Westelijke baai van het Noordelijk gedeelte van het eiland werd geankerd. Aanraking met de bevolking werd verkregen en inlichtingen werden ingewonnen betreffende de gedragingen van de bewoners van Pom (Noordkust Jappe). Eene schetskaart der baai werd gemaakt.

In den vroegen morgen van den 30sten Augustus werd genoemde baai verlaten en naar Pöm verstoemd.

Alhier werden eenige bestuursaangelegenheden geregeld en een schetskaartje der baai vervaardigd, waarna teruggekeerd werd naar de Dori-baai en aldaar op D.W. van den 31sten Augustus geankerd. Vierden hier den verjaardag van H. M. de Koningin.

Op den 1sten September werden volksspelen gehouden, in den V.M. op den wal en in den A.M. op de reede.

Op de A. M. van den 2den September werd, na gedeeltelijk den kolenvoorraad te hebben aangevuld, de reis naar de Schouten-eilanden aanvaard, vergezeld van den politiestoomer *Bensbach*. Voor de landstreek Korrido (Z.kust van het eiland Soepiori) werd op den 3den September geankerd.

Nadat de Controleur alhier de loopende zaken had afgedaan, vertrok hij per *Bensbach* naar Soweik, en verzocht den volgenden morgen een gewapende stoomsloop met een door gewapende roeiers bemande vlet, daarheen te willen zenden.

Deze sloepenflottielje kwam op de A.M. aan boord terug.

Op de D.W. van den 5den September werd naar Samber verstoemd. Nadat hier schadevergoeding voor geroofde goederen was verkregen, werd, vergezeld van de *Bensbach*, naar Manokwari teruggekeerd, alwaar den 6den September het anker viel.

Na den kolenvoorraad te hebben aangevuld, werd op den 8sten September de baai van Dori verlaten, kaap de Goede Hoop gerond en door straat Sagoeën en straat Patientie koers gesteld naar Ternate, alwaar den 11den September geankerd werd. Alhier werden kolen geladen en den 15den September rechtstreeks naar Soerabaya vertrokken, alwaar den 21sten September in het bassin gemeerd werd.

Tot einde verslagtijd werd hier verbleven en werd het schip gereed gemaakt voor eene reis naar de Molukken.

Hr. Ms. *Ceram*. Het bevel over dezen bodem werd tot den 12den September gevoerd door den Luitenant ter zee der 1ste klasse H. C. A. SCHLÜTER, ging met dien datum tijdelijk over op den Luitenant ter zee der 2de klasse M. WIJT, terwijl op den 21sten September de Luitenant ter zee der 1ste klasse F. SMIT met het bevel belast werd.

Op den 1sten October 1902 vertoefde Hr. Ms. *Ceram* te Merauké. Voor zooveel mogelijk werd voortgegaan met het in kaart brengen van de geul en de bank der Merauké-rivier, doch dikwijls moest het werk gestaakt worden wegens harden wind en daarmee gepaard gaande zee en deining.

De houding der bevolking bleef vriendschappelijk; vrouwen en kinderen namen meer en meer deel aan het passer-bezoek, waar een levendige ruilhandel werd gedreven.

De Papoea's zijn echter uiterst diefachtig, zoodat die ruilhandel met omzichtigheid moet geschieden. Ook 's nachts vertoonen zij zich dikwijls in de onmiddellijke nabijheid der vestiging om te trachten zich van het een of ander meester te maken. Een Papoea werd bij een dergelijken sluiptocht door een schildwacht doodgeschoten. Het aanboren van artesisch water is eindelijk geslaagd, doch het water, dat op 250 M.

diepte gevonden werd is, wegens groot gehalte aan organische stoffen, nog niet geschikt voor drinkwater.

Het hoofd van gewestelijk bestuur achtte het wenschelijk dat zoo spoedig mogelijk een tocht gemaakt werd naar de Amberouwke-rivier. Ten einde het drinkwater en de vivres niet te behoeven mee te dragen over land, zou getracht worden de *Ceram* de rivier te doen opstroomen of als dit niet mogelijk zou zijn, die voorraden met sloepen de rivier op te voeren. Daartoe werd besloten dat de *Ceram* de monding der rivier zou gaan opnemen. Een viertal zware drijfbakens werden aangemaakt om te dienen voor dit opnemings-werk, hetwelk den 21sten October een aanvang nam, doch welke opname wegens hooge deining weer moest worden gestaakt. Den 24sten werd daarom naar Merauké teruggekeerd.

Meermalen werd assistentie verleend aan de landmacht tot het overbrengen van troepen naar de overzijde der rivier en voorts de gewone schietoefeningen gehouden.

Den 6den November werd weder een tocht aangevangen langs de kust ten einde te onderzoeken of de gewone stroop- en rooftochten der Tugere's reeds een aanvang hadden genomen en bovendien meerdere gegevens te verzamelen omtrent den toegang tot de Amberouwke-, Dewinka- en Soleke-rivier. Van prauwvaart werd nog niets bespeurd. De Amberouwke-rivier werd te vergeefs getracht in te stroomen. Den 12den November werd weer naar Merauké teruggekeerd.

Den 20sten November vertrok de *Ceram* naar Thursday-island. Gedurende den overtocht werd nogal zee ondervonden en Z.O.ljke wind op den kop.

Bij aankomst aldaar werden de voorgezchreven bezoeken gewiszeld en den 27sten weder de terugtocht aanvaard.

Den 30sten November was de *Ceram* te Merauké terug.

Den 6den December werd weer naar buiten gestoomd om te trachten de Dewinka-rivier binnen te komen. Des avonds werd voor de rivier geankerd en gegevens verzameld omtrent de geul. Voorafgegaan door de stoomsloep werd den volgenden dag naar binnen gestoomd en de rivier met de stoomsloep verder opgeyaren, waarbij bleek dat de diepte een verder opstroomen van de *Ceram* toeliet van ongeveer 5 mijl.

De bevolking kwam in grooten getale het schip zien en werd den volgenden dag de rivier weder verlaten met een minste water van 3 vm. bij een verval van $2\frac{1}{4}$ vm.

Den 9den werd te Merauké teruggekeerd om den 12den December weder te vertrekken tot het oplooden van de kust tusschen de Merauké- en Dewinka-rivieren. Hiermede bezig zijnde, werd Hr. Ms. *Koetei* ontmoet, komende van Thursday-island. Met dezen bodem werd naar Merauké teruggekeerd tot het overgeven van den dienst.

Den 16den was Hr. Ms. *Ceram* gereed om hare bestemming naar Soerabaya op te volgen en werd Merauké verlaten. Op den overtocht werd Thursday-island en Ambon aangedaan tot het aanvullen van den kolenvoorraad. Het was fraai weder met weinig zee, doch door een gebrek aan de machine, dat tot ankeren noodzaakte, kon eerst den 18den December Thursday-island bereikt worden. Van daar naar Ambon stoomende, werd van af Proudfoot de koers bepaald N. 289 O. (m.) en na daarin 425 mijl te hebben gemaakt werd op hoek Noesaniva aangehouden. Na de Key-eilanden en de Banda-groep gepasseerd te zijn, werd in den N.M. van den 24sten December ter reede Ambon geankerd.

Den volgenden dag werd van hier vertrokken en door straat Saleyer naar Soerabaya gestoomd, alwaar den 31sten ter reede geankerd werd.

Tusschen Ambon en Boeton werd een stroom ondervonden van 3 mijl per wacht om de Z.Z.O. Van daar tot straat Saleyer geen stroom van beteekenis en in de Java-zee gedurende het 1ste etmaal een stroom van 4 mijl per wacht om de O.Z.O.

Na aankomst werd het schip geïnspecteerd door den Commandeerenden officier van Hr. Ms. wachtschip en daarna naar de werf gestoomd om kolen te laden, te victualieeren, enz.

Den 10den Januari 1903 verliet de *Ceram* Soerabaya met bestemming naar Tandjong-Priok, waar op den middag van den 12den d.a.v. werd gemeerd.

De *Ceram* werd vervolgens bestemd tot het trigonometrisch opnemen van den toegang tot de Toelang-Bawang-rivier (Z.O.kust Sumatra), waartoe het schip den 24sten Januari de haven van Tandjong-Priok verliet en den volgenden dag voor de monding der rivier ankerde. Den 5den Februari was deze opname afgelopen en werd naar Tandjong-Priok teruggekeerd.

Het schip werd nu bestemd voor een opdracht tot onderzoek naar de bevaarbaarheid der Indrapoera-rivier. Na embarquement van een detachement geniesoldaten om eventuele hindernissen in die rivier op te ruimen, werd den 12den Februari onder stoom gegaan en den 16den d.a.v. voor de monding der rivier geankerd. Onmiddellijk werd met het onderzoek aangevangen. Stoomsloep, officierssloep en vlet maakten een tocht op de rivier en keerden den 20sten aan boord terug.

Na den kolenvoorraad te Emmahaven te hebben aangevuld, werd weder naar de monding der Indrapoera-rivier teruggekeerd. Het detachement geniesoldaten ontscheepte en werd den 25sten naar Tandjong-Priok teruggekeerd en aldaar den 28sten gemeerd.

Den 10den Maart verliet Hr. Ms. *Ceram* de haven van Tandjong-Priok met bestemming naar Soerabaya, doch zou de route genomen worden langs de Z.kust van Java en straat Bali, ten einde op de reis

de Tjilaut Eureum-baai op te nemen. Wegens hooge zee en deining en slecht weer moest echter, beZ. straat Soenda gekomen, den 11den Maart worden teruggekeerd en werd in de Welkomst-baai geankerd beN. de Andelan-eilanden om betere gelegenheid af te wachten. Reeds den volgenden dag kon de reis worden vervolgd.

In de baai van Tjilaut-Eureum werd de opname onmiddellijk aangevangen en deze den 18den beëindigd zijnde, de reis naar Soerabaya voortgezet, alwaar den 21sten werd geankerd.

Alhier onderging het schip de noodige reparaties, waren daarmee den 7den April gereed en nadat op den 8sten April ter reede was ge-proefstoomd, werd Soerabaya verlaten met bestemming naar Ambon. De route werd genomen door straat Saleyer en beO. het eiland Boeton en werd den 14den April ter reede Ambon geankerd. Gedurende de reis werd fraai weer en kalme zee ondervonden.

Nadat de voorgeschreven bezoeken waren gewisseld en den 17den de kolenvoorraad was aangevuld, werd in verband met de berichten over de parelvisserij bij de Aroe-eilanden, in overleg met den Resident, besloten den 20sten de reis naar Larat aan te vangen.

Den 19den werd de verjaardag van Z. K. H. HENDRIK, Prins der Nederlanden, op de gebruikelijke wijze gevierd.

Den 20sten April ten 10 u. E.W. werd, nadat de Resident geëmbarqueerd was, de reede van Ambon verlaten en langs de Banda-groep koers gezet naar de Key-eilanden. Den 22sten werd ter reede Toedal geankerd.

Den volgenden dag vergezelden Commandant en officieren den Resident op een tocht naar de R. K. missie te Langoer. Nadat den 24sten verscheidene hoofden en orang-kaja's in hun rijk met vlaggen versierde vaartuigen waren aangekomen, ten einde hunne opwachting te maken bij den Resident, werd, na embarquement van den Controleur dezer afdeling, in den A.M. het anker gelicht en naar Ritabel ver-stoomd, waar dienselfden avond geankerd werd.

Vertrokken den volgenden morgen van hier en waren, in straat Jamdena gekomen, verplicht wegens dik weer en regen te ankeren. Op den A.M. werd de tocht vervolgd en voor kampong Ouratan op het eiland Seira geankerd.

Den 27sten April hadden besprekingen van den Resident met de hoofden plaats en na een hoofd en eenige volgelingen te hebben ingescheept, werd den volgenden dag ver-stoomd naar Adaut, de stand-plaats van den posthouder der onderafdeeling Seira. Alhier werd tot den 4den Mei verbleven, in welk tijdsverloop verschillende twisten tusschen negorijen beslecht werden, terwijl verder een schetskaart van de reede van Adaut vervaardigd werd.

Na een 30-tal hoofden ingescheept te hebben, werd naar Ouratan

verstoomd. Alhier hadden dagelijks besprekingen over diverse geschillen plaats en werd een schetskaart vervaardigd van de vaarwaters tusschen Seira en Jamdena.

Den 11den werd weder naar Adaut teruggekeerd, ten einde de hoofden te débarqueeren en vervolgens gestoomd naar Kasiwoe, waar des avonds werd geankerd. Den volgenden dag werd vroegtijdig onder stoom gegaan en in den A.M. ter reede Ritabel geankerd. Wederom werden hier eenige geschillen tusschen verschillende negorijen beslecht en werd door de landings-divisie een tocht naar de negorij Watidal gemaakt.

Den 16den werd het anker gelicht en door straat Jamdena naar Ouratan gestoomd, alwaar eenige hoofden ontscheept werden.

Verstoomden den volgenden morgen naar Adaut tot ontschepping van den posthouder. Aangezien voor de afdoening der nog hangende geschillen tusschen eenige negorijen op de O.kust van Jamdena, door het intreden van den Oostmoesson de gelegenheid te ongunstig was, werd besloten naar Ambon terug te keeren. Op den 19den Mei werd in de baai van Ambon geankerd en débarqueerde de Resident.

Den 3den Juni werd, na kolen- en victualievoorraad te hebben aangevuld, onder stoom gegaan naar Goenoeng Api, het voornemen hebbende aldaar te gaan schijfschieten.

Bij het eiland gekomen bleek er te veel zee te zijn en werd de reis vervolgd naar straat Wetter. Nadat de zee aanmerkelijk was afgenomen, was dit traject benut om de voorgeschreven stoomproeven te doen.

Des avonds van den 4den Juni kwam het licht van Lirang in het zicht, verder langs de N.- en W.kust van Timor stoomende, werd den volgenden dag ter reede Koepang geankerd. Het weer was gedurende deze reis zeer fraai.

Den 8sten werd naar het O.lijk deel der baai verstoomd, ten einde de schietoefeningen met het geschut te houden. Deze den 11den beëindigd zijnde, werd naar de reede van Koepang teruggestoomd. Met den Resident werd overeengekomen dat Hr. Ms. *Ceram* een kruistocht zou gaan maken langs de Z.kust van Flores en de N.kust van Soemba ter opsporing van prauwen, die vuurwapens, kruid, enz. vervoerden.

Den 15den Juni werd daartoe Koepang verlaten met bestemming naar Endeh, van waar de voorgenomen kruistocht zou aanvangen.

Den volgenden dag werd te Endeh geankerd en nadat het schip door den Vorst van Endeh met eenige bloedverwanten en kampong-hoofden was bezichtigd, werd op de H.W. om de W. onder stoom gegaan, zoo dicht mogelijk langs den wal, met gedoofde lichten. Ter hoogte van Borro werd den 17den Juni eene prauw gezien, welke, na onderzoek, in orde bleek te zijn.

Voorbij Toren-eiland geen vaartuigen bespeurende, werd koers gezet naar den N.W.-hoek van Soemba, waren des avonds onder dit eiland, waarop langs de kust gestuurd werd.

Den volgenden morgen werd Milolo bereikt zonder iets bijzonders te zien. Nadat de posthouder aan boord was geweest, werd onder stoom gegaan om de N.W.

Ter hoogte van Tj. Toewak werd een vaartuig gezien en getracht dit door fluiten en losse geweerschoten te doen bijdraaien. Toen hieraan geen gevolg werd gegeven, werden eenige scherpe schoten voor over, later door het zeil gedaan, hetgeen het gewenschte gevolg had. De pas werd onderzocht en in orde bevonden; aan een licht gekwetste werd geneeskundige hulp verleend.

Van daar werd naar kaap Sasar gestoomd en toen overgestoken naar Toren-eiland en verder onder de kust van Flores naar Endeh, waar de tolk, welke deze reis had medegemaakt, werd afgezet. Den volgenden morgen werd voor Waingapoe geankerd.

Op den 22sten werd het anker gelicht en den volgenden namiddag voor Koepang geankerd. Te Hansisie werd de kolenvoorraad aangevuld, waarna te Koepang werd teruggekeerd.

In verband met een tocht van den Resident naar Oelnaneno in het Pitai-gebied, werd den 25sten Juni naar den O.hoek der baai verstoombd en zoo dicht mogelijk bij Pariti geankerd. Alhier werd tot den 10den Juli verbleven en na te Hansisie kolen te hebben geladen, werd naar Koepang teruggekeerd.

Nadat in den namiddag van den 28sten Juli de Resident zich op het gouvernementsstoomschip *Pelikaan* had ingescheept, vertrok de *Ceram*, vergezeld van de *Pelikaan*, van Koepang, koers stellende op straat Lobetobi, passeerden den volgenden morgen Rondeiland en ankerden op den V.M. ter reede Larantoeke. Besprekingen met den posthouder aldaar en den Radja, DON LORENZO DEN TWEDE, welke met den Resident een bezoek aan boord bracht, leidden er toe dat den 30sten Juli Larantoeke werd verlaten voor eene reis langs Adonare.

Door straat Flores stoomende, alwaar een zware stroom werd onder-vonden, werd vervolgens langs de N.kust van Adonare naar de baai van Sagoe gestuurd; ankerende in 14 vm. water, werd na het opzwaaien bevonden, dat het achterschip boven een koraalplek met steenen, waarop 2½ vm., lag. Na door eene nauwkeurige peiling de ligging van dit rif bepaald te hebben, werd het anker gelicht en op en neer gehouden.

Ten 11 ure werd de reis vervolgd, rondten de Makobani-eilanden en stoomden door straat Boleng naar Leba-Leba op de W.kust van Lomblen, alwaar ten 3 ure het anker viel. Deze reede levert in tegenstelling met de geheele N.kust der Solor-eilanden, alwaar het zeer steil is, eene zeer goede ankerplaats op.

Alhier werden aangetroffen een achttal vaartuigen eener te Macasser gevestigde parelvisserij.

Het land, hoewel prachtig begroeid en vruchtbaar uitzijnde, is onbewoond.

Den volgende morgen vroeg werd het anker gelicht en op zicht langs de kust naar Kedang gestoomd. Ankerden ten 10 u. voor de kleine kampong Kikar, alwaar de landingsdivisie debarqueerde en een marsch aan den wal maakte.

Van hier werd, steeds vergezeld van de *Pelikaan*, via Leba-Leba, naar Larantoea teruggekeerd om van daar door straat Lobetobi en langs de Z.kust van Flores naar Endeh te gaan. Na het afdoen van de bestuurszaken, werd den 3den Augustus Endeh verlaten om naar Koepang terug te keeren, alwaar den 5den Augustus werd geankerd.

Den 10den Augustus werd Koepang verlaten met bestemming naar Macasser, alwaar tot den 1sten September werd verbleven. Verstoomden dien dag naar het rif beZ. Groot Hertebest-eiland en hielden daar tot den 3den September ernstexercitiën met het geschut.

Den 4den September werd in den namiddag Macasser verlaten met bestemming naar Soerabaya, alwaar den 7den September werd aangekomen.

Tot einde verslagtijd werd hier verbleven tot het ondergaan van de noodige reparaties en om gereed gemaakt te worden voor eene reis naar de Molukken met Hr. Ms. *Java*.

Hr. Ms. *Koetei*. Het bevel over dezen bodem werd tot den 15den November gevoerd door den Luitenant ter zee der 1ste klasse M. VAN NASSAU, die op dien datum vervangen werd door zijn ranggenoot C. A. DOMINICUS, welke laatste den 10 Juli 1903 het bevel overgaf aan den Luitenant ter zee der 1ste klasse J. J. RAMBONNET.

Na overgave van den dienst aan Hr. Ms. flottieljevaartuig *Nias*, werd Hr. Ms. *Koetei* onttrokken aan de scheepsmacht in de wateren van Atjeh en aanvaardde den 5den October de reis naar Soerabaya, alwaar op het marine-etablisement de noodige herstellingen zouden worden uitgevoerd. Op deze reis werd Djambi aangedaan, nemende de route door straat Doerian. Het was zeer heilig weder en slecht vurenzigt, zoodat grootendeels op koers moest worden gevaren.

Den 9den October werd voor Kwalla-Nioer geankerd en de stoomsloep de rivier opgezonden om berichten in te winnen omtrent den hekwielstoomer *Tamiang*, die door Hr. Ms. *Koetei* naar Soerabaya zou worden gesleept, ten einde aldaar te worden buiten dienst gesteld.

Na de *Tamiang* zeeklaar te hebben gemaakt, werd op den 11den October de reis aanvaard, nemende de route door straat Banka en verder langs Ondiepwater-eiland en Schoen-eiland, de vaart varieerende

tusschen $\frac{3}{4}$ en 6 mijl, naarmate van wind en zee. Zonder wederwaardigheden werd den 17den October in het bassin gemeerd.

De *Koetei* werd daarna in reparatie opgenomen.

Einde November werd Hr. Ms. *Koetei* bestemd om Hr. Ms. *Ceram* te Merauké af te lossen, waartoe den 28sten de reis derwaarts werd aanvaard via Ambon en Thursday-island.

In straat Madoera zijnde, vertoonden zich bij een der opvarenden verschijnselen van cholera en daar toevallig Hr. Ms. torpedoboot *Hydra* passeerde, werd den Commandant van de *Hydra* verzocht, den zieke naar Soerabaya over te voeren.

In den koers O. $\frac{1}{4}$ N. werd nu doorgestoomd tot Meinderts-droogte Z., waarna de koers bepaald werd op N. 84.5 O. (r.w.). Bij den oversteek werd zicht verkregen van Kangeang en Pandjang en den 1sten December 's morgens de vuurtoren van den Bril gepasseerd. De koers werd verder genomen door straat Saleyer en beZ. Boeton naar Ambon, waar den 4den December aan het kolenhoofd werd gemeerd. Vooral op het laatste deel van deze reis werd veel last van mist ondervonden.

Den 5den December werd, na kolen te hebben geladen, de reis naar Thursday-island voortgezet, waar den 10den werd geankerd. De voorgeschreven bezoeken met de autoriteiten aan den wal werden gewisseld.

Het kolenladen ging langzaam, zoodat eerst den 11den 80 ton was overgenomen, zijnde dit slechts 6.5 ton per uur.

Den 12den 's morgens werd Thursday-island weder verlaten met bestemming naar Merauké.

Buiten de uiterton werd de *Ceram* ontmoet en met dit schip den volgende morgen naar binnen gestoomd, nadat des nachts, wegens te weinig water, op de bank nabij de uiterton, geankerd was. Onmiddellijk werd een aanvang gemaakt met het overnemen van den stationsdienst.

Den 22sten December stoomde de *Koetei* naar buiten, ten einde de door de *Ceram* begonnen opname van de monding der Amberauke-rivier voort te zetten.

Inmiddels was de West-moesson ingetreden met harde buien en veel regen, zoodat aan de opname niet achtereen kon worden doorgewerkt. Ook was de roofzieke aard der inboorlingen oorzaak, dat vertraging in den arbeid ontstond, daar bijna geregeld gedurende den nacht de vlaggen der drijfbakens werden weggehaald. De aanraking met de bevolking was echter steeds vriendschappelijk en later kwam het stelen der vlaggen na eene waarschuwing zelden meer voor.

Den 1sten Januari werd naar Merauké teruggekeerd, alwaar ter reede werd aangetroffen de Engelsche schoener *Tom Fischer*, die eene lading steenkolen had aangebracht en verder de schoener *St. Andrew*, in dienst van de zendelingen in Britsch Nieuw-Guinea.

Uit den schoener *Tom Fischer* werden 10750 K.G. steenkolen overgenomen, waartoe dit vaartuig langsijde werd gesleept en werd den 9den Januari weder zee gekozen, om de werkzaamheden in den mond van de Amberauke-rivier voort te zetten.

Wegens slecht weer, hooge deining en zee, kon echter niet veel verricht worden en moest den 13den weder naar Merauké worden teruggekeerd. Van de zoogenaamde Hongi-tochten der inboorlingen werd niets bespeurd.

Te Merauké heerschte in dit gedeelte van het jaar een ware muskietenplaag, zoodat de meegenomen klamboe's in gebruik moesten worden genomen.

Op de D.W. van den 20sten werd Merauké weder verlaten ten einde een onderzoek in te stellen naar een nieuwe geul der Merauké-rivier, welke zich volgens rapport van den gezagvoerder van één der schepen der Koninklijke pakketvaart-maatschappij, beZ. de betonde geul moest bevinden. Wegens het slechte weer kon echter eerst den 24sten dat onderzoek worden aangevangen. Er werden echter geen verschillen gevonden met het bestaande schetskaartje.

Den 27sten werd naar de Amberauke-rivier gestoomd om aldaar het opnemings-werk te vervolgen. Na voltooiing hiervan werd den 29sten naar Merauké teruggekeerd.

Den 4den Februari werd naar Thursday-island gestoomd tot aanvulling van den kolenvoorraad en tot ontspanning van de equipage. Van den 5den tot den 10den Februari werd hier verbleven om den 11den Februari weder te Merauké terug te zijn.

Den 12den Februari, den dag van het éénjarig bestaan der vestiging, gaf het hoofd van het gewestelijk bestuur een feest, waaraan door Commandant en officieren van Hr. Ms. *Koetei* werd deelgenomen. In de meest opgewekte stemming werd dit jaarfeest gevierd.

In den loop van de maand Februari werd het plan vastgesteld voor een tocht naar de Bensbach-rivier. Aangezien echter de gidsen niet voór dien datum aanwezig konden zijn, werd den 2den Maart die tocht aangevangen.

Ten einde dezen tocht tevens dienstbaar te maken aan een onderzoek naar het kustgedeelte tusschen de beide rivieren en naar de prauwbeweging aldaar, werden twee sloepen onder den wal om de Z.O. gezonden, terwijl het schip in de 3 vm. lijn volgde. De Controleur maakte dezen tocht steeds mee.

Het weder dat tot den 7den Maart gunstig bleef, veranderde op dien dag. Een stijve N.W. wind veroorzaakte spoedig veel zee. Op de E.W. van den 9den werd de kampanje door een windhoos getroffen, die eenige averij aan tentstutten en reelings veroorzaakte.

De Bensbach-rivier werd den 13den Maart bereikt en den 14den door

de sloepen opgevaren. Nadat de sloepen waren teruggekeerd, werd de terugtocht naar Merauké aanvaard, waar den 15den op de gewone plaats werd geankerd.

Bij aankomst werd het telegraphisch bericht ontvangen dat de stationneering van een oorlogsschip te Merauké door de Regeering was opgeheven en werd den 18den Maart van Merauké naar Thursday-island gestoomd tot aanvulling van den kolenvoorraad.

Den 22sten Maart werd deze plaats verlaten met bestemming naar de Aroe-eilanden, ten einde aldaar toezicht te houden op de parelvisscherij en te waken tegen inbreuk op de bepalingen der parelvisscherij-ordonnantie.

De koers werd vanaf Proudfoot bepaald op N. 291 O. (magn.) op Karang. Wind en zee uit het W. namen in hevige mate toe, zoodat weldra het aantal omwentelingen der machines moest worden vermindert tot 95. Hoewel zwaar stappende in de hooge zee, lag het schip zeer mooi en slechts nu en dan werd wat water ter hoogte van de valreepen en van den bak overgenomen.

De loodingen op H.W. en D.W. van den 25sten Maart toonden aan dat de *Koetei* beZ. Frederik Hendrik eiland stond. De tijdmetre-lengte gaf 60' O. aan. Dit weder bleef aanhouden tot de H.W. van den 27sten Maart. Er werd toen 20 vm. gelood en in den koers N. beO. Karang gestuurd. Tegen den dag nam de zee merkbaar af, waaruit de gevolgtrekking gemaakt werd dat de *Koetei* onder de lij der Djin-eilanden gekomen was. Bij het dagen kwamen deze eilanden in het Westen in het zicht en werd daarna met den koers Z.W. het eiland Karang op den kop geloopt en tegen donker O.N.O. hiervan geankerd.

Op den 28sten Maart om de W. stoomende werd tusschen Djaoedin en Maar een inlandsch vaartuig gezien, waarop werd aangehouden. Er werd getracht door het doen van een los schot met het kanon van 7.5 cM. A dit vaartuig aan boord te doen komen. Het zeilde echter door en was spoedig onder den wal van Barkai verdwenen.

Inmiddels geankerd zijnde beW. de N.W. punt van Djaoedin kwamen eenige uren later de hoofden van Afara en Longgar hunne opwachting aan boord maken, ieder in een flinke prauw, vergezeld van een muziekkorps, dat een niet onaardig klinkende muziek, die met zang begeleid werd, ten gehoor bracht.

De hoofden waren zeer ingenomen met de verschijning van een Nederlandsch oorlogsschip en gaven de noodige inlichtingen betreffende de wijze waarop door de Australische parelvisschers gevischt werd op den achterwal der Aroe-eilanden.

Omstreeks eene maand geleden was aldaar een Australisch stoomschip geweest, doch had dit schip vermoedelijk buiten de territoriale wateren gevischt. Ten einde nadere inlichtingen te bekomen, werd

besloten naar den achterwal te stoomen en daar de loggers der gebroeders BAEDILLA, die concessie tot visschen hebben, te ontmoeten.

Den 29sten Maart werd daartoe onder stoom gegaan en op den middag op den rifrand beZ. Koeltoebai N., nabij een vijftal loggers geankerd. Na alhier met het hoofd der gezamenlijke loggers gesproken te hebben, werd des avonds onder stoom gegaan naar Dobo, de route langs den achterwal nemende, vervolgens langs de N.kust en door straat Wasir. Ten 4 u. 30 m. werd voor Dobo geankerd. Met den posthouder werden bezoeken gewisseld en de noodige besprekingen gehouden. Op den 2den April werd Dobo verlaten en langs den voorwal naar de Z.kust der Aroe-eilanden gestoomd.

Op den 3den April overleed een inlandsch schepeling aan beri-beri. Hij werd op het eiland Djaoedin begraven.

Den 4den April werd een tocht gemaakt om het eiland Enoe en naar de banken van Gomo-Gomo.

BeZ. Koeltoebai N. geraakte het schip even geboeid; door volle kracht achteruit te slaan, kwam het daarop weder vrij. Bij Koeltoebai N. werd toen geankerd.

Op den 6den April verstoomde Hr. Ms. *Koetei* naar Karang en ankerde aan de N.W.zijde. Van den 6den tot den 14den werden aldaar de schietoefeningen met het geschut gehouden. Op laatstgenoemden datum werd het anker gelicht en de reis naar Amboina aanvaard. Den 17den d.a.v. werd ter reede Amboina geankerd, alwaar Hr. Ms. *Ceram* werd aangetroffen.

Den 20sten April met kolenladen gereed zijnde, werd de reis naar Soerabaya aanvaard. Buiten de baai werd koers gesteld op de buitenpassage van Boeton. Het weer was ongunstig, veel regen en harden wind. Tegen zonsondergang van den 21sten April werd Wangi-wangi flauw verkend, doch wegens het steeds dikke weer werd besloten op en neer te houden.

Den volgenden morgen werd de buitenpassage doorgestoomd, waarbij een zeer krachtige stroom om de Z.O. werd ondervonden. Vervolgens werd door straat Saleyer beZ. het licht van de Bril, vrij van Poeloe Pandjang, straat Madoera ingeloopt, waarna op de H.W. van den 26sten April het anker ter reede Soerabaya viel. Alhier werden de noodige voorzieningen en reparatiën uitgevoerd.

Van den 6den tot den 13den Mei was Hr. Ms. *Koetei* in het droge dok opgenomen.

Den 12den Juni werd het marine-etablisement verlaten om den volgenden dag onder stoom te gaan met bestemming naar den mond der Barito-rivier ter begeleiding van het P. en C. vaartuig *Selatan*. De overtocht werd door fraai weer begunstigd. Op de E.W. van den 14den Juni ankerden beide schepen bij het lichtschip van de Barito-

rivier. Den volgenden morgen stoomde de *Selatan* de Barito op, waarna de *Koetei* de terugreis naar Soerabaya aanvaardde, alwaar den 16den Juni werd aangekomen om den volgenden dag in het bassin te meeren ter aanvulling van den kolenvoorraad.

Den 26sten Juni werd het bassin verlaten door en het Oostgat naar Poeloe Kambing gestoomd, ten einde daar ernstexercitiën met het geschut te houden.

Den 3den Juli hiermede gereed zijnde, werd naar Soerabaya teruggekeerd. Den 14den Juli werd naar de reede gestoomd om den volgenden dag op reis te gaan naar Tandjong-Priok, alwaar op de P.V. van den 16den Juli werd gemeerd. Deze reis werd benut tot het houden der voorgeschreven stoomproeven. Het resultaat was zeer gunstig.

Des avonds van den 17den Juli werd Priok verlaten en de reis naar de kleine Kapoeas aanvaard, ten einde de monding van deze rivier op te nemen. De route werd genomen tusschen Edam en Alkmaar, langs Zuid- en Noordwachter, waarop koers gezet werd op den Z.lijken ingang van de Stolze-passage, welke den volgenden middag gepasseerd werd.

Den 19den Juli werd nabij de monding der kleine Kapoeas-rivier geankerd en namen de opnemings-werkzaamheden een aanvang. Hoewel in de eerste dagen buitg weer werd ondervonden, vorderde de opname naar wensch. Het buitenloodingswerk vóór de Kapoeasmonding gereed zijnde, werd besloten naar Pontianak te gaan.

Den 2den Augustus werd aldaar aangekomen nadat veel moeite was ondervonden om over de droge passages te komen en o. a. de *Koetei* een geheelen dag in den oversteek bezuiden Poeloe-Djamboe geboeid was geweest.

Den 3den Augustus werd de verjaardag van H. M. de Koningin Moeder op de gebruikelijke wijze gevierd.

Na kolen te hebben geladen, werd den 5den Augustus Pontianak verlaten, naar de Koeala-Kapoeas gestoomd en de opname vervolgd.

Den 6den Augustus werd het P. en C. vaartuig *Karimata* ter beschikking gesteld voor de opname. Achtereenvolgens werd de monding der Koeboe rivier en Ambawang-rivier opgenomen, de geul van de Koeboe-rivier afgebakend en was den 4den September de opname geëindigd.

Ter aanvulling van den kolenvoorraad werd een paar malen naar Pontianak gestoomd en ook aldaar den 31sten Augustus de verjaardag van H. M. de Koningin gevierd.

Na beëindiging der opname werd naar Tandjong Priok teruggestoomd en aldaar den 6den September gemeerd.

Tot einde verslagjaar werd in deze haven verbleven.

Hr. Ms. *Assahan*. (27 Augustus — 1 October). Nadat op den 27sten Augustus het bevel over dezen bodem van den Luitenant ter zee der 2de klasse J. W. F. J. DE WAL was overgegaan op den Luitenant ter zee der 1ste klasse L. A. ROYEN, werd dit schip tijdelijk onttrokken aan de scheepsmacht in de wateren van Atjeh en bestemd voor een tocht naar de Mentawai-eilanden.

Den 27sten Augustus ter reede Oelee Lheue vertoevende, werd den volgenden dag te Sabang de kolenvoorraad aangevuld en werd den 29sten Augustus onder stoom gegaan met bestemming naar Emma-haven. Namen de route beoosten poeloe Simaloer, tusschen de Tapah eilanden en poeloe Bangkaroe verder bewesten poeloe Nias, tusschen het Aztes-rif en de Noko-eilanden, door de zuidelijke passage van straat Siberoet, van daar naar poeloe Pandon en langs poeloe Pisang naar den mond van de Emmahaven, alwaar op de H.W. van den 1sten September geankerd werd. Hadden op de reis bijna doorlopend hooge N.W. en W.N.W. deining en zee met veel regen en slecht zicht.

Den volgenden morgen werd in de Emma-haven gemeerd.

Nadat de bezoeken met de autoriteiten aan den wal waren gewisseld, had op den 4den September eene bespreking plaats met den Gouverneur van Sumatra's westkust, waarbij ook de Controleur van de Padangsche Ommelanden, die de tochten naar de Mentawai-eilanden zou meemaken, tegenwoordig was. Ten gevolge van dien vertrok Hr. Ms. *Assahan* den 5den September met bestemming naar onze vestiging in straat Sikakap, zijnde, behalve de Controleur, ook de van Sioeban verdreven posthouder en een tweetal tolken geëmbarqueerd.

Ankerden aldaar den volgenden dag, ten einde een zestal pradjoeirts en een tweetal Mentaweische gidsen in te schepen.

Verstoomden den 7den September naar Sikitji op de Okust van poeloe Sipora, alwaar voor het riviertje van dien naam geankerd werd. Lieten met de stoomsloop een onderzoek instellen naar een in de nabijheid vermoed wordend rif, hetwelk echter niet gevonden werd.

Nadat van Sikitji een gids naar kampong Sioeban aan boord was gekomen, werd den 8sten September naar kali Sioeban gestoomd en aldaar geankerd.

Nabij de kali waren een zestigtal mannen aanwezig, allen gewapend met pijl en boog en blanke wapens. De naar den wal gezonden gidsen van Sikitji en Sikakap wisten daarop een drietal Demata's (Radja's) te bewegen aan boord te komen. Aan dezen werd toen aangezegd zorg te dragen dat een viertal door den Controleur aangewezen Demata's zich aan boord vervoegde, waaraan den volgenden morgen door drie dezer werd voldaan.

Van den uitslag der besprekingen zou het afhangen of slechts een

gewapend bezoek aan de kampong zou gebracht worden, dan wel dat zou worden overgegaan tot eene tuchtiging derzelve.

De volgende eischen werden gesteld:

1°. Binnen 5 uur na hun vertrek van boord de Nederlandsche vlag bij den mond der kali te doen hijschen.

2°. Maatregelen te nemen dat bij het te brengen bezoek aan hunne kampong, de bevolking ongewapend was, vrouwen en kinderen aanwezig, zullende echter van onze zijde het bezoek met de gewapende landingsdivisie gebracht worden.

3°. Geen wrok meer te koesteren over het door het Gouvernement verbeurd verklaren van twee hunner handelsprauwen in plaats van de niet opgebrachte opgelegde boete

4°. Voor den vervolge handelaren zonder molest toe te laten.

Dienzelfden middag werd aan den eersten eisch voldaan.

Op de D.W. van den 10den September vertrok van boord een flottielje, bestaande uit stoomsloep, barkas en jol met de ingescheepte landingsdivisie, sterk 38 Europeanen en 8 inlanders onder bevel van den Luitenant ter zee der 2de klasse J. W. F. J. DE WAL. Behalve de gidsen, waren de zes pradjoeirts ingescheept, terwijl ook de Controleur den tocht medemaakte.

Na eenige malen aan den grond geraakt te zijn, bereikte de flottielje ten pl.m. 11 uur V.M. de kampong Sioeban tot op 50 M. afstand. De bevolking stond op den hoogen, modderachtigen oever, de mannen ongewapend, vrouwen en kinderen aanwezig.

Een conflict dreigde uit te barsten toen door de landings-divisie de oever eenigszins haastig beklommen werd en op het gezicht van een met een klewang tandakkende Mentaweier, door eenige matrozen de geweren geveld werden. 't Gelukte evenwel de gemoederen gerust te stellen.

Na het houden van eenige besprekingen werd de terugtocht ondernomen. Den Demata's was aangezegd dat zij voortaan het gezag van den posthouder hadden te erkennen en zich naar zijne orders hadden te gedragen.

Door een 15-tal prauwtjes werd de flottielje uitgeleide gedaan.

Eerst ten 7.15 P.V. kwam de flottielje aan boord terug, daar de sloepen, bij vallend water vastgeraakt zijnde, eerst met hoog water waren vlot te krijgen.

Op den V.M. van den 11den September verstoomde de *Assahan* naar de om de N. gelegen kampong Pagari. Daar nabij den wal 75 vm. geen grond gelood werd en volgens opgave van den posthouder zich aldaar vele steenen onder water bevonden, werd besloten door te gaan naar de baai van Katorci op de Z.kust van het eiland Siberoet. Op de P.V. van dienzelfden dag werd in die zeer ruime baai nabij het eilandje Garaya geankerd.

Begonnen in afwachting van het resultaat eener zending naar de Demata's van kampong Soemanok, welke afgezanten eerst daartoe uit verschillende in de baai gelegen kampongs moesten verkregen worden, dadelijk met de verdere opname der baai.

Op den 13den September kwamen de twee afgezanten terug van kampong Soemanok met het bericht, dat de Demata's weigerden aan boord te komen en zij een gedeelte van den weg nabij een heuvel met rantjoe's beplant hadden gevonden. Bovendien waren zij in die kampong minder vriendschappelijk behandeld.

Daarop werden twee andere boodschappers naar de kampong gezonden, doch ook deze keerden den 16den September onverrichter zake terug. Inmiddels was de opname der baai volaandigd.

Daar kampong Soemanok eerst na ongeveer 5 uur marcheeren over een moeilijk terrein te bereiken was, werd besloten niet hiertegen op te rukken, alvorens over de noodige dwangarbeiders kon beschikt worden.

Ten einde echter bekendheid op te doen met het terrein, waarin geageerd zou moeten worden, was door de landingsdivisie op den 15den September een verkenningstocht gemaakt.

Den 16den September werd verstoemd naar Sikakap tot het afgeven der gidsen en werd den volgende morgen naar Padang teruggekeerd. Meerden den 18den September in de Emmahaven.

Met den Gouverneur van Sumatra's W.kust werd overeengekomen dat tot den opmarsch naar kampong Soemanok zou worden overgegaan.

Daar de Controleur der Padangsche Ommelanden eerst den 24sten September beschikbaar kwam, werd op dien dag de Emmahaven verlaten en koers gezet naar de Katorei-baai. Behalve de Controleur waren nog geëmbarqueerd, de posthouder van Sikakap, 6 pradjoerits en 40 dwangarbeiders.

Na in de Katorei-baai gidsen aan boord te hebben genomen, werd weer onder stoom gegaan en geankerd vóór het riviertje, hetwelk gedeeltelijk naar kampong Soemanok voert.

Den 26sten September debarqueerde de landingsdivisie, sterk 36 officieren en Europeesche minderen, benevens de trein waarbij de Officier van gezondheid, de Controleur, de posthouder en 6 pradjoerits onder bevel van den Luitenant ter zee der 2de klasse J. W. F. J. DE WAL.

De manschappen waren ieder voorzien van 60 scherpe patronen tot geweer, terwijl aan reserve-munitie werd meegevoerd: een buskruitkist met 1360 patronen. In de ransels werd o. m. geborgen een baaien hemd en 1 paar sokken, terwijl door de dwangarbeiders voor ieder schepeling werd meegepikold de waarlooze kooi met wollen deken, benevens drinkwater en tocht-vivres tot den volgende middag 5 uur.

Het doel van den tocht was den besturenden ambtenaar in de ge-

legenheid te stellen met de hoofden van Soemanok in overleg te kunnen treden, kracht bij te zetten wat betreft de opgelegde boete en indien zulks noodig mocht blijken, op te leggen straffen ten uitvoer te brengen.

Ten 7 uur D.W. kwamen de sloepen in de kali, welke ongeveer een uur werd opgeroeid, waarna bij een boschpad gedebarqueerd werd en de sloepen naar boord terugkeerden.

Na een tocht, gedeeltelijk door bosch, gedeeltelijk door de kali werd ten 12 u. 15 m. de top van een heuvel bereikt waar een uur rust werd gehouden.

Ten 4 uur werd besloten nabij een ladanghuisje op een steil heuveltje te bivakkeeren.

Den volgenden morgen werd naar de kampong opgerukt, de trein onder bewaking der pradjoerits achterlatende. Na een uur flink marcheeren werd de kampong bereikt. De bevolking verkeerde in hoogst opgewonden toestand, de mannen waren op tegenweer bedacht. Spoedig echter kwam er eenig vertrouwen, vertoonden zich vrouwen en kinderen en werden op verzoek bogen en pijlen in de huizen geborgen.

De besprekingen namen daarop een aanvang en nadat deze waren afgelopen, werd ten 9 u. 30 m. V.M. de terugmarsch aangevangen. Na een zeer vermoeienden tocht was de landings-divisie ten 5 u. 15 m. nabij de plaats waar den vorigen dag gedebarqueerd was, alwaar de sloepen gereed lagen.

Den volgenden dag werd de opgelegde boete aan boord gebracht.

Alsnu zou worden overgegaan tot het onderzoeken en berechten van een door inwoners van kampong Teleen gepleegden moord op twee opvarenden eener pentjalang in Januari 1901.

Deze kampong bevindt zich binnenslands van de onmiddellijk beW. de Jenny-straat gelegen baai.

Daartoe werd op den 29sten September onder stoom gegaan en beZ. Poeloe Leboe door de Jenny-passage gestoomd. BeN. Poeloe Pangalang en nabij den N.hoek van dit eiland werden eenige onbekende riffen aangetroffen, waarom de *Assahan* ankerde om de plaats van deze riffen te bepalen. Ten 8 u. 45 m. V.M. weder onder stoom gaande, werden buiten en in den Z.lijken ingang van straat Jenny hooge Z.W. deining en zee aangetroffen. De zeer veranderlijke en daarbij snel afwisselende diepten (eenmaal werd aan stuurboord 13 vm. en tegelijkertijd aan bakboord 6 vm. gelood) wezen op een zeer onbetrouwbaren bodem en maakte de vaart in dit niet opgenomen gedeelte zeer zorgelijk. Aangezien van debarqueeren door de hevige branding, die overal op de kust gezien werd, geen sprake kon wezen, werd te 10 u. 15 V.M. gekeerd, de Jenny-passage weder ingestoomd en ten 11 u. beN. Noordhoek Pangalang onder een hevige stortbui geankerd. Met het oog op

eene spoedige aankomst van eene boot der pakketvaart-maatschappij te Padang, medebrengende een voor dezen bodem bestemd detachement, werd op den A.M., het weder opgeklaard zijnde, onder stoom gegaan met bestemming naar de Katorei-baai, alwaar de gidsen werden afgezet om den volgende morgen naar Padang te stoomen, waar dien-zelfden dag gemeerd werd.

Hr. Ms. *Stottieljevaartuig Edi*. Het bevel over dezen bodem werd gevoerd door den Luitenant ter zee der 1ste klasse F. J. STAM, die dit den 18den November overdroeg aan zijn ranggenoot M. VAN NASSAU, welke op den 28sten Juli d. a. v. weder vervangen werd door den Luitenant ter zee der 1ste klasse G. R. VAN NAUTA LEMKE.

Bij den aanvang van het verslagjaar was Hr. Ms. *Edi* op reis naar de Tenimber-eilanden, ter beschikking van den Resident van Ambon tot het regelen van eenige bestuursaangelegenheden aldaar en tot vlag- en machtsvertoon. De inlandsche loods voordien Molukschen archipel maakte de reis mede en werd van hem veel gemak ondervonden bij de vele mist en heiligheid.

Op den 1sten October werd het eiland Dammer verkend en op den A.M. in de baai geankerd. Den 2den werd de reis vervolgd, koers stellende op Larat tusschen de eilanden Maroe en Krabringan door. Den 3den werd op de P.V. voor Ritabel geankerd. Den 4den werd verstoomd naar Lamdesar, tusschen de eilanden Vordate en Larat door, op welken tocht de posthouder en eenige hoofden van Ritabel mede gingen, die te Lamdesar werden gedebarqueerd.

Na het bezoeken van eenige kampongs op de verschillende eilanden, werd den 11den October weder te Ritabel teruggekeerd en den 13den de eilandengroep verlaten met den wil naar Banda, waar den 14den werd aangekomen, stoomende door het gat van Celam naar binnen. Na het bespreken der bestuursaangelegenheden tusschen den Resident en den Assistent-resident, werd door het gat van Lonthoir naar buiten gestoomd en de terugreis naar Ambon aanvaard, waar den 15den October werd aangekomen.

Na kolen te hebben geladen, werd des avonds van den 21sten weder vertrokken naar Banda, waar tot den 23sten vertoeft werd. De loods voor den Molukschen archipel werd van Ambon medegenomen en met den waarnemend Assistent-resident aan boord, op dien dag de reede van Banda verlaten met bestemming naar Gisser. Op dezen tocht werd belangrijke last ondervonden van heiligheid of mist. De zon drong moeielijk door den nevel heen,

Na het afdoen van de bestuursaangelegenheden werd den 26sten het anker gelicht en gestoomd naar Amar, den koers nemende tusschen de eilanden Pandjang en Manawoka. Voorts werden nog bezocht de ne-

gorijen Timer-Timer en Keffing, waarna via Gisser den 28sten de terugreis naar Banda werd aanvaard.

Den 31sten werd weder met den waarnemend Assistent-resident en eenige hoofden een tocht gemaakt naar Rozagijn en den 1sten November naar Waroe en de baai van Boela. In laatstgemelde baai bezocht de waarnemend Assistent-resident de inrichtingen tot exploitatie van petroleumbronnen, die in aanbouw zijn en waartoe de materialen met een ter reede aanwezig tankschip waren aangebracht.

Den 4den November werd door straat Keffing naar Banda teruggestoomd en op de E.W. ter reede geankerd. Den volgenden dag werd weder naar Ambon teruggekeerd. Bij aankomst aldaar werd het verzoek van den Resident ontvangen zoo spoedig doenlijk naar Macasser te stoomen tot het overbrengen van een regeeringstelegram betreffende het verbranden van het stoomschip *Camphuys* der Koninklijke pakketvaart-maatschappij. De kolenvoorraad werd aangevuld en den 7den naar Macasser vertrokken, nemende de route door straat Saleyer. Na geinspecteerd te zijn en nadat de verwisseling van het commando had plaats gehad, werd nog tot den 17den December ter reede verbleven in afwachting van nadere orders. Op laatstgemelden datum werd de reede verlaten en de reis naar Soerabaya aanvaard, waar den 19den ter reede werd geankerd.

Den volgenden morgen in het bassin gemeerd, werd met kracht begonnen het schip gereed te maken voor een voorgenomen loodings-tocht van Shanghai naar de Pelau-eilanden en van daar naar Guam en naar Menado, waartoe geschut, munitie en overvloedige inventaris-goederen werden afgegeven tot het winnen van ruimte voor de loodings-apparaten en kolenberging terwijl bovendien een aanvang werd gemaakt met het aanbouwen van 2 hutten voor het medegaan van technisch personeel.

Tot den 6den Februari werd te Soerabaya verbleven en van deze gelegenheid gebruik gemaakt voor een grondig onderhoud van schip en inventaris. De loodingstoestellen werden aan boord genomen en verder gedokt, geactualiseerd en kolen geladen en alles zeeklaar gemaakt voor de reis naar Shanghai.

Den 6den Februari werd die reis aangevangen, op de H.W. van den 7den Februari straat Sapoe di doorgestoomd en op den 8sten Februari 's morgens het eiland Rotterdam gepasseerd. De wind was N.ljk en er werd een tegenstroom ondervonden van 4 à 4.5 mijl. Op de E.W. van den 11den werd door straat Sibotoe de Soeloezee ingestoomd en koers gesteld tusschen de paarlbanken en het eiland Dok-Kan, welke passage op de D.W. van den 12den werd doorgelopen.

Op de V.M. van den 13den werd tusschen de eilanden Kalusa en Kagayan koers gesteld even beO. White-rock en de Cuyos-eilanden,

van waar op het eiland Ambolon werd aangestuurd. Dit eiland benevens Mindoro werden op de D.W. van den 14den verkend. Van Ambolon werd langs de Apo-East-passage even beW. het Cabra-eiland geloopt, waarvan het licht op den aangegeven afstand gezien werd.

Op de H.W. van den 15den werd op de lichten van Cabra en Corrigedor naar de baai van Manilla gestuurd, waar op de A.M. van dien dag het anker viel.

Ter reede bevonden zich een Engelsch eskader onder Vice-admiraal SIR CYPRIAN BRIDGE, bestaande uit de *Glory*, de *Talbot* en de *Alacrity* en bovendien de Amerikaansche kruiser *Kentucky*, met welke schepen, evenals met de civiele en militaire autoriteiten aan den wal de voorgeschreven bezoeken werden gewisseld. Te Manilla werd de kolen- en watervoorraad aangevuld.

Op den 17den Februari werd de baai van Manilla uitgestoomd, langs de Noorderpassage en verder langs de W.kust van Luzon gestuurd. Zeer krachtige N.lijke wind werd ondervonden, waardoor zelfs bijleggen geboden werd. Den 19den Februari bijleggende, geraakte het roer onklaar, zoodat gedurende een paar uur het schip met de machine aan den wind gehouden moest worden. Den volgenden dag nam de wind in kracht af en kon de reis vervolgd worden. Zaterdag den 21sten werd Formosa (South Point) in het zicht geloopt. Op den A.M. van dien dag beZ. Amping zijnde, werd het dik van mist en daar het ondoenlijk was door stroom en mist bestek te houden, werd besloten met den grondverklikker ankergrond onder den Formosawal te zoeken en de nacht ten anker doorgebracht.

Den volgenden morgen bij opklarend weer werd verkenning gekregen van Amping, waarna het anker gelicht en de reis vervolgd werd.

In den nacht van den 26sten werden vergeefsche pogingen gedaan tot het verkrijgen van een loods, zoowel bij Gutzloff, kaap Yangtse als bij Fairway, zoodat met den dag zonder loods de Yangtse werd opgestuurd. Bij het op en neer houden bij Gutzloff bleek dat het schip op zonderlinge wijze werd uit- en ingezet; de ton der Fairway voldeed alleen wat beschildering betrof en de beschrijving, terwijl het lichtschip van Tung-San aldaar niet te verkennen was. Na aan dit lichtschip verkenning gekregen te hebben werd de South-passage opgestoomd. Voor de Wusung lagen Duitsche, Chineesche en Amerikaansche oorlogsschepen ten anker, waarmede de gebruikelijke eerbewijzen werden gewisseld. De voor de Wusung liggende loodsschoener schonk evenmin aandacht aan de loodsvlag. Beneden en voor Shanghai werden de navolgende oorlogsschepen aangetroffen: *Thetis* (Duitsch), *Lombardia* en *Piemonte* (Italiaansch), *Rosario* (Engelsch), *Atago* (Japansch), *Gremiachtchy* (Russisch), *Pascal* en *Decidée* (Fransch) en *Monadnock* (Amerikaansch).

De rivier bij Shanghai is zeer lastig te bevaren door de vele varende en ten anker liggende schepen en vaartuigen, vooral bij fellen stroom.

Voor Shanghai gekomen zijnde werd door den Captain of port een assistent gezonden, welke Hr. Ms. *Edi* eene ankerplaats aanwees ter hoogte van het Fransche politie-station. Aldaar werd vertuid. Spoedig werd vanwege den Consul-generaal en door de verschillende scheepsmachten gecompimenteerd. De officieele bezoeken werden gewisseld. Het voor Peking bestemde detachement mariniers vertrok in den ochtend van den 28sten Februari onder geleide van een consulaire ambtenaar derwaarts.

Te Shanghai aangekomen zijnde, werd begonnen met het opstellen der loodingsmachine. Den 9den Maart kwam men hiermede van wege de werf van S. C. FARNHAM-BOYD & Co. gereed.

Gedurende het verblijf te Shanghai ankerden nog ter reede het Oostenrijksche oorlogsschip *Kaiser Karl VI*, de Russische sloop *Kurutz* en het Engelsche oorlogsschip *Espiègle*, waarmede officieele bezoeken gewisseld werden.

Den 10den werd het anker gelicht, de Wusung-rivier op loodsmansaanwijzing en de Yantse-rivier op eigen aanwijzing afgestoomd en verder in Z.Z.O.lijke richting naar het beginpunt van het te belooden tracé, 27° N.B. en 125° 28' O.L., gekoerst, welk punt op den A.M. van den 12den Maart bereikt werd, waarna met het looden aangevangen werd.

Toen op den 24sten Maart op 11° 13' N.B. en 136° 42' O.L. de beide draadtrommels defect waren, werd besloten naar Yap door te stoomen, alwaar den volgenden morgen aan het eiland Tarang en de Tomilbaai gemeerd werd. Met de autoriteiten werden officieele bezoeken gewisseld. Water noch ververschingen waren te verkrijgen en daar er slechts 60 ton kolen in voorraad was, moest besloten worden te Yap te verblijven, totdat het aldaar verwachte stoomschip *Oceana* met kolen zoude zijn aangekomen. Inmiddels werd een herstelbare draadtrommel gerepareerd.

Den 30sten Maart kwam het stoomschip *Oceana* ter plaatse en na 100 ton kolen overgenomen te hebben, werd de reis naar Shanghai aanvaard. Het lag in de bedoeling nog eenige loodingen te doen, doch de gerepareerde draadtrommel begaf het opnieuw en moest naar Shanghai overgestoomd worden, alwaar in den morgen van den 8sten April werd geankerd.

Na aankomst werden zes nieuwe draadtrommels besteld en begonnen met het aanbrengen van eene verbetering in de stoomleiding der loodingsmachine.

Op verzoek van den Nederlandschen Consul-generaal werd op den 18den April een tocht naar Nanking ondernomen, ten einde aldaar een

bezoek te brengen aan den Onder-koning, in verband met verbetering der Wusung-rivier, waarbij Nederlandsche belangen betrokken waren.

Den 19den April werd te Nanking geankerd, alwaar de verjaardag van Z. K. H. PRINS HENDRIK DER NEDERLANDEN werd gevierd, waaraan door de ter reede vertoevende vreemde oorlogsschepen werd deelgenomen.

Den volgenden morgen werd het bezoek aan den Onder-koning gebracht, hetgeen met veel ceremoniëel gepaard ging. Het contra-bezoek van den Onderkoning werd in het Yamen van den Taotai gebracht. Dienzelfden dag werd ten 5 u. Nanking verlaten en na eenige uren voor zwaren mist geankerd te hebben, werd op den 21sten April Shanghai weder bereikt. De volgende dagen werden victualie en kolen overgenomen en de loodingsmachine beproefd en in orde bevonden.

Den 25sten April werd het anker gelicht en naar het terrein van loading gekoerst, hetgeen in den voormiddag van den 27sten April werd bereikt, waarop de werkzaamheden konden aanvangen.

Den 12den Mei kwam het hoofdtraject Shanghai-Yap gereed en werden dien dag en den volgenden nog eenige kustloodingen gedaan.

Den 13den werd aan den hoek van het Tarang-eiland (Yap) gemeerd. Na den kolenvoorraad aangevuld en eenige noodzakelijke voorzieningen aan ketels en machines verricht te hebben, werd op den 18den Mei de Tomilbaai verlaten en het loodingswerk hervat. De volgende drie dagen werden besteed tot het doen van kustloodingen bij het eiland Yap, waarna de loodingen op het tracé Yap-Guam vervolgd werden.

Den 25sten werd naar Port San Louis d'Apra doorgestoomd en daar den volgenden morgen geankerd.

Hr. Ms. *Edi* werd door het Amerikaansche stationsschip *Supply* verwelkomd en den volgenden morgen het bezoek gebracht aan den Commander, tevens Gouverneur van Guam, welke op de hoofdplaats Agana woont.

Den 27sten werd het tegenbezoek van den Gouverneur ontvangen en kwam de Engelsche kabellegger *Colonia* ter reede, aan boord waarvan nog eenige inlichtingen werden ingewonnen. Ververschingen zijn slechts weinig en tegen hoogen prijs te verkrijgen.

Den 28sten werd de baai van San Louis d'Apra verlaten en begonnen met het doen van kustloodingen, waarna het tracé Guam-Yap weder onder handen werd genomen.

Den 2den Juni werd het eiland Yap genaderd en den 3den en 4den Juni werden de diepten en de bodemgesteldheid van dien aard bevonden dat een meer uitgebreid onderzoek noodig bleek.

Den 4den Juni werd de Tomilbaai binnengeloopen en dienzelfden dag de kolenvoorraad aangevuld. Den volgenden morgen werden de

loodingswerkzaamheden weder vervolgd, den 7den weder naar Tarang gestoomd en den 12den begonnen met het belooden van het tracé Yap-Palao.

Op den 15den Juni werd zicht verkregen van de Palao-eilanden, waarbij bleek dat de bestaande kaart zeer onbetrouwbaar was. Op dien dag werd des avonds voor Korrør-harbour geankerd. Den volgenden morgen werd per stoomsloep een verkenningstocht gemaakt door Entering-channel, dat redelijk bebakend bleek. Daarna werd het schip naar binnen gebracht en beO. de pier van het eiland Malahal, in de Korrør-harbour geankerd. Den hierop volgenden dag werd weder naar buiten gestoomd ten einde de ligging van eenige hoofdpunten der eilanden te verbeteren. 's Avonds werd weder beO. Malahal geankerd. Van den 70-jarigen politieken agent, JAMES GEBBON, werd een bezoek ontvangen. Door de bewoners werden verschillende ververschingen aan boord gebracht ten einde deze te verkoopen.

Op de D.W. van den 18den Juni werd Korrør-harbour verlaten en begonnen met het doen der kustloodingen van Palao, waarbij zich wederom moeilijkheden voordeden, zoodat eerst den 22sten Juni met het tracé Palao-Menado werd aangevangen. Door het niet verkrijgen van bestek en het ondervinden van een sterken stroom vielen verscheidene loodingen buiten het geprojecteerde tracé, waardoor het noodzakelijk bleek op den gevolgen weg terug te keeren.

Den 28sten kon het belooden van het tracé weder verder vervolgd worden, terwijl op den 29sten Juni met het oog op het restant kolen, besloten werd naar Menado en Kema door te stoomen.

Op de D.W. van den 1sten Juli werd te Menado geankerd, aldaar victualie geëmbarqueerd en 's avonds de reis naar Kema vervolgd, alwaar ten 11 u. het anker viel. Na alhier kolen overgenomen te hebben werd op den 4den Juli Kema verlaten, alwaar dien dag Hr. Ms. *Java* was aangekomen, koers stellende op de Siaoë-passage, van waaruit weder om de O. 't loodingswerk hervat werd.

Den 7den Juli werd weder teruggekeerd, waarna op den 10den Juli de eilanden Siaoë, Tangoelandang weder in het zicht kwamen. Verder werd met het belooden van straat Siaoë en beW. de eilanden Tangoelandang en Menado Toewa tot aan Menado het werk beëindigd, waarna op Zondag den 12den Juli ter reede Menado geankerd werd.

Den 13den Juli werd Menado verlaten en via Balik-papan, alwaar eenige werkzaamheden verricht werden, naar Soerabaya gestoomd, alwaar op de H.W. van den 19den ter reede geankerd werd.

Den 20sten Juli werd het bassin ingestoomd en aldaar gemeerd ten einde bij het marine-etablisement de noodige voorzieningen te ondergaan. Van den 22sten Juli tot den 6den Augustus werd Hr. Ms. *Edi* in het droogdok opgenomen.

Den 20sten Augustus, nadat de voorzieningen beëindigd waren, werd met goed gevolg ter reede Soerabaya geproefstoomd.

Den 31sten Augustus werd de verjaardag van H. M. DE KONINGIN op de voorgeschreven wijze gevierd.

Den 5den September werden met eigen middelen de loodingstoe-
stellen op den bak opgesteld, den 7den de victulatie- en kolenvoorraad
aangevuld en dit beëindigd zijnde, was de *Edi* gereed tot het opvolgen
van hare bestemming, zijnde het belooden van het tracé voor een
telegraafkabel tusschen Macasser en Balik-Papan.

Den 8sten September werd Soerabaya verlaten met bestemming naar
Macasser. Na aldaar den kolenvoorraad te hebben aangevuld, werd
den 11den September gestoomd tusschen de eilanden Groot- en Klein-
Hertenbeest naar het aanvangspunt van het loodingstracé bez. poeloe
Langkai. Begunstigd door fraai helder weer, werd genoemd tracé op-
gelood. Den 17den kwam de *Edi* in den lichteirkel van Balik Papan
en werd 's nachts op en neer gehouden om den volgenden dag nog
meerdere loodingen over het laatste gedeelte van den trek te doen en
des avonds daarmede te eindigen. Zetten daarna koers langs het licht
van Aroe-bank en van daar naar straat Laoet, om na het passeeren
van deze straat, koers te zetten op het Westgat van Soerabaya.

Ankerden den 20sten September ter reede van Soerabaya en ver-
stoomden den volgenden dag naar het bassin, alwaar tot einde ver-
slagtijd werd verbleven.

Hekwielstoomer *Tamiang*. (1—24 October 1902). Het bevel over dezen
bodem werd gevoerd door den Luitenant ter zee der 1ste klasse A.
H. F. M. LATOUR.

Bij aanvang verslagjaar was de hekwielstoomer *Tamiang* behulp-
zaam bij de verrichtingen in het Djambische.

Den 1sten October te Mocara Tambesi zijnde, werd van een weinig
rijzing van het water der rivier in den nacht van den 4den op den
5den October gebruik gemaakt om naar Djambi te stoomen. Bij het
ankerlichten bleek het anker onklaar en niet los te krijgen en na
grootere krachtaanwending brak de ketting en ging het anker met
1½ vm. ketting verloren.

Bij het afstoomen van de Batang Hari liep het schip onophoudelijk
uit zijn roer, waardoor het eenmaal geboeid raakte en met eigen
middelen niet kon worden afgebracht. Met behulp van een uit Djambi
ter assistentie gezonden stoomscheepje gelukte het de *Tamiang* weder
vlot te brengen zonder eenige averij te hebben bekomen.

Daar het schip door zijn langdurig verblijf in het Djambische nood-
zakelijk voorzieningen behoefde en de aanwezigheid te Djambi niet
meer urgent noodig was, werd besloten de *Tamiang* naar Soerabaya

te doen opkomen en aldaar een grondig onderzoek te doen ondergaan.

Ten einde de reis op sleeper van Hr. Ms. *Koetei* te kunnen maken, werd des morgens van den 9den October van Djambi vertrokken, de Batang Hari en de Kwalla Nioer afgestoomd tot in de monding, waar Hr. Ms. *Koetei* ontmoet werd, stroom opwaarts stoomende en vervolgens bij elkaar geankerd. Dadelijk werd begonnen met het zeeklaar maken van het schip, waartoe de volgende werkzaamheden behoorden:

De zeeverschansing werd aangebracht en deze geheel dichtgebreeuwd, waarna de zeildoeksche beschermkleeden werden aangebracht. De schietgaten in de benedenverschansing werden met de daarvoor bestemde proppen gesloten. De stoomsloep werd afgegeven aan Hr. Ms. *Koetei* evenals de revolver-kanonnen en eenige zware houtdeelen, waardoor het bovendek ontlast werd. Bovendien werd alles wat verplaatsbaar was van het bovendek beneden in de pontons geborgen en de tenten gerold.

Na de sleeprossen te hebben overgenomen, werd den 11den October de reis aangevangen. De rossen werden, buiten gekomen, verlengd tot 120 M. en twee wielplanken van het hek wiel uitgenomen om het sleepen te vergemakkelijken.

Met verschillende vaart, varieerende tusschen $\frac{2}{3}$ en 6 mijl, naarmate van den toestand van wind en zee, werd den 17den October zonder wederwaardigheden Soerabaya bereikt en het schip onmiddellijk ter reparatie opgenomen in het marine-etablisement.

Den 24sten October 1902 werd de *Tamiang* buiten dienst gesteld.

Hr. Ms. Wachtschip te Soerabaya.

De wachtschipsdienst ter reede Soerabaya werd gedurende den geheelen verslagtijd waargenomen door Hr. Ms. *Koning der Nederlanden*, welk schip tot den 25sten November 1902 werd gecommandeerd door den Kapitein-luitenant ter zee G. A. DE COCQ, daarna tot den 14den September 1903 door diens ranggenoot J. M. W. KUIJL, waarna het bevel overging op den Kapitein-luitenant ter zee P. VAN DEN BROEKE.

Torpedo-dienst.

Als chef van dezen tak van dienst, waartoe tevens het torpedo-atelier behoort, bleef tot den 1sten Juni de Luitenant ter zee der 1ste klasse L. A. ROYEN aangewezen, welke op dien datum tijdelijk vervangen werd door den Luitenant ter zee der 1ste klasse L. F. H. TUCKERMANN. Den 10den Juli werd den Luitenant ter zee der 1ste klasse W. CORNELIS de leiding opgedragen.

Gedurende het geheele verslagjaar stond Hr. Ms. *Cerberus* op de helling. Hs. Ms. *Hydra* en *Scylla* hielden de gewone vaaroefeningen in de aangrenzende vaarwaters, welke bij begin verslagjaar voornamelijk ten doel hadden, het nieuw uit Nederland aangekomen personeel met die vaarwaters bekend te maken, terwijl op die tochten het machinekamerpersoneel werd geoefend in het manoeuvreeren.

Op den 6den en 26sten November hield de *Scylla* lanceeroefeningen.

De *Hydra* verliet op den 28sten November het bassin om een tocht te maken naar Kalianget, waarbij tusschen de eilanden Gili-Woetak en Gili-Pandan doorgestoomd werd. Ten 4 u. van dien dag werd te Kalianget geankerd en den volgenden morgen weder vertrokken, waarbij dezelfde route werd genomen. Ten 1 u. A.M. werd Hr. Ms. *Koetei* ontmoet op pl.m. 20' O. van Zwaantjes Droogte. Op verzoek van den Commandant van dien bodem werd één door cholera aangetaste matroos overgenomen en naar Soerabaya overgevoerd.

Het personeel ging, wat betrof de korporaals en minderen, den 24sten November over in de daarvoor ingerichte tuigloods op het terrein der kazerne, ten einde het verblijf van den torpedodienst te kunnen herstellen.

De romp van alle booten werd in December aan een nauwkeurig onderzoek onderworpen.

De vaaroefeningen werden geregeld voortgezet en de majoor-torpedisten geoefend in het nemen en afzetten van peilingen en het houden van het bestek. Deze vaaroefeningen werden ook gehouden in het z.g. Janssens vaarwater. Het bleek voor torpedobootten goed bruikbaar te zijn, doch moest omzichtigheid betracht worden wegens de vele daar aanwezige sero's.

Ook werden op den 14den, 15den en 20sten Januari nachtelijke vaaroefeningen gehouden in het Wester- en Ooster vaarwater, die geheel werden bevaren.

Op den 27sten Januari vertrokken de *Hydra* en *Scylla* tot oefening naar straat Madoera, waarbij de plaatsen Pasaroean, Kalianget, Panaroekan en Probolingó bezocht werden. Gedeeltelijk werd in groepsverband gevaren dan wel een rendez-vous-plaats bepaald, welke langs verschillende routen bereikt moest worden.

Den 20sten Februari werden met de *Scylla* contrôle-schoten gedaan.

In den loop van de maand Februari werden met de *Hydra* stoomproeven genomen langs de gemeten mijl, waarbij als maximum met 398 omwentelingen der machine, eene vaart van 21.7 mijl werd bereikt.

Van den 23sten tot den 26sten Maart stonden de beide booten in het droge dok en werden in verband met de aanstaande oefeningen met de Java-divisie, voorzien van eene andere beschildering.

Den 1sten April verlieten de booten *Hydra* en *Scylla* Soerabaya,

teneinde gevolg te geven aan eenige zeer geheime opdrachten en tot het houden van oefeningen met de Java-divisie.

Den 12den Mei waren de booten te Soerabaya terug. Hr. Ms. *Scylla* hield daarna de gewone vaaroefeningen, terwijl Hr. Ms. *Hydra* eenige voorzieningen onderging en o. a. van den 3den tot den 5den Juni in het droogdok werd opgenomen, ten einde beneden de waterlijn te worden schoongemaakt en geschilderd.

Hr. Ms. *Scylla* stond van den 5den tot den 8sten Juni in het droogdok, waarna de boot op oorlogsdiepgang werd gebracht en de voorgescreven stoomproeven met goed gevolg werden gedaan.

Den 27sten Juni werd de *Hydra* weder in het droge dok opgenomen ten einde de wieg der nieuwe sleephelling te passen. Den 29sten Juni werd deze boot met de omgenomen wieg te water gelaten en daarna op de sleephelling gehaald.

Hr. Ms. *Scylla* bleef voortgaan met het houden van vaaroefeningen, zoowel 's nachts als overdag en met het houden van schietoefeningen.

Door verwisseling werden ook de bemanningen der niet varende booten geoefend.

Den 18den Juli werd de *Scylla* op de sleephelling gehaald, ten einde de averij te herstellen, belooopen bij eene aanvaring met een zeilschip ter reede Soerabaya.

Op den 6den Augustus werd de *Hydra* weder te water gelaten en daarmede geregeld de oefeningen gehouden, waarbij een achttal dagen voor proefstoomen, verifieeren en compenseeren der kompassen en onderzoek stoomstuurinrichting gebruikt werden.

Op het einde van verslagjaar stond Hr. Ms. *Scylla* nog op de helling terwijl de oefeningen met Hr. Ms. *Hydra* plaats hadden.

Schepen, bestemd voor hydrographische opneming.

Hr. Ms. *Satelliet*. Het bevel over dezen bodem werd gevoerd door den Luitenant ter zee der 1ste klasse J. A. M. BRON. Het schip bleef aangewezen ten dienste van de opname van het Ooster-vaarwater naar Soerabaya en van de reede aldaar en werd na beëindiging daarvan den 1sten November buiten dienst gesteld.

Hr. Ms. *Bali*. Bij den aanvang van het verslagjaar stond Hr. Ms. *Bali* onder bevel van den Luitenant ter zee der 1ste klasse I. T. VAN SLOOTEN, die op den 20sten Januari vervangen werd door den Luitenant ter zee der 1ste klasse J. A. M. BRON, die op den 1sten Mei weder door zijn ranggenoot S. P. L'HONORE NABER werd afgelost.

De *Bali* vertoefde bij den aanvang van het verslagjaar te Macasser,

alwaar de kolenvoorraad werd aangevuld. Den 6den werd die reede verlaten tot het aanvaarden van de reis naar het opnemingssterrein beO. Taka Boloh of de Mansfielddroogte, in en nabij straat Saleyer. Het weer was vrij bruikbaar voor het opnamewerk, doch den 13den kwam er plotseling eene hooge deining door straat Saleyer opzetten, welke het noodzakelijk maakte één der stoomsloepen te hijschen. Eene betere ankerplaats dan in het midden van de straat is niet te vinden en vrijwel de eenige goede. Later werd veel last ondervonden van heilige lucht, die de bakens onzichtbaar maakte.

Den 19den werd weder ter reede Macasser geankerd en de steenkolenvoorraad aangevuld, daarna werd naar Wangi-Wangi verstoemd om de opname voort te zetten, nemende de route door straat Saleyer, waarvan aan weerszijden de Oostmoesson nog krachtig doorstond.

Z.W. van het eiland Kabaëna werd voor oefening van het personeel met den diepzeeloodingtoestel eene diepzeelooding genomen op 1390 vm. De heilgheid der lucht was bijzonder sterk. Den 21sten 's morgens stond het schip dicht nabij den Boetonwal, terwijl alleen het hoogste bergland daarvan zichtbaar was. Van Wangi-Wangi was totaal niets te zien tot dit, recht daarop aansturende, flauw zichtbaar werd. Met de opname werd onmiddellijk aangevangen. Ankergrond werd hier niet gevonden. Onmiddellijk tegen de droogvalling aan werd 40 vm. en 20 M. daarbuiten 100 vm. geen grond gelood.

De loodingstocht werd vervolgd tusschen de eilanden Wangi-Wangi en Kamboda en eindelijk op den A.M. eene ankerplaats gevonden op pl.m. 275 M. van het kustrif in 33 vm. water. Deze ankerplaats, geheel open voor winden van W. tot N., was geenszins schitterend te noemen, doch nergens was eene betere te vinden. De bevolking is schuw en angstig om inlichtingen te geven en munt uit door handigheid in het aftuigen en wegnemen van bakens, die voor de opname gezet zijn. Een onderzoek werd ingesteld naar eene geschikte plaats op Wangi-Wangi tot het plaatsen van een kustlicht. Door de bevolking werden op de meest brutale wijze telkens de bakens weggehaald, waardoor de triangulatie langzaam vorderde.

Den 12den November werd ter reede Macasser teruggekeerd, alwaar Hr. Ms. *Edi* werd aangetroffen, van welken bodem vernomen werd dat de gezondheidstoestand te Macasser gunstig was en dus weer kon worden gepassagierd.

Met den Gouverneur werd besproken hetgeen gedaan moest worden tegen het aanhoudend weghalen der bakens door de bevolking van Wangi-Wangi en werd door den Gouverneur besloten een brief te richten aan den Sultan van Boeton, tot wiens gebied Wangi-Wangi behoort.

Te Macasser werd verbleven tot den 19den, toen vroegtijdig het anker

werd gelicht met bestemming naar het opnemingssterrein, waar den 21sten werd aangekomen en bemerkt werd dat wederom alle bakens op één na verdwenen waren. De heiligheid van den dampkring belette, alhoewel het stil weer was, alle gelegenheid tot opnemen. Het opnemingswerk vorderde alzoo slechts langzaam. De eilanden Kamboda en Wandji werden echter opgenomen en ook het Julia Reitz-rif werd opgelood.

Nader werd de plaats onderzocht waar t. z. t. een kustlicht op het eiland Wandji zoude moeten komen en o. a. ook een onderzoek ingesteld naar het bestaan van goed drinkwater. Het water uit een nabijgelegen put werd echter afgekeurd.

De opname werd voortgezet tot den 9den December, toen weder naar, Macasser werd teruggekeerd waar den 11den werd geankerd. Alhier werd aangetroffen de Duitsche kruiser *Hertha*, waarmede de officieele bezoeken werden gewisseld.

Na het gewone onderhoud aan schip en inventaris werd den 16den, toen de kolenvoorraad was aangevuld, het opnemingssterrein weder opgezocht, terwijl de adviesboot ditmaal werd medegenomen.

Het werd in den avond ruw weder, zoodat eene ankerplaats werd gezocht achter den hoek van Laikang.

Den volgenden dag werd weder onder stoom gegaan en des namiddags geankerd op de reede van Bonthain, waar onmiddellijk met het opnemingswerk werd aangevangen. Tot den 24sten werd dit werk voortgezet: afgewisseld door zware regenbuiën was het weder gunstig.

Den 25sten werd weder te Macasser geankerd, waar met de jaarlijksche ketelinspectie een aanvang werd gemaakt en bergplaatsen en ruimen opgehaald en schoongemaakt werden.

Den 24sten Januari, na 100 ton kolen overgenomen te hebben, werd de reede verlaten en het opnemingssterrein opgezocht. Denzelfden dag werd de reede van Bonthain bereikt en nabij de aldaar achtergebleven adviesboot geankerd.

Op de H.W. werd nog dienzelfden dag de reis vervolgd naar de reede van Balangnipa, waarden volgenden dag de opnemingswerkzaamheden aanvingen en daarmede voortgegaan werd tot den 5den Maart, toen met achterlating van de adviesboot de reede van Macasser weder werd opgezocht, waar den 7den Maart het anker viel.

Het bleek dat Macasser door cholera besmet was verklaard, waarom het passagieren niet kon worden toegestaan.

Den 11den Maart, na den kolenvoorraad te hebben aangevuld, werd de reede weder verlaten met bestemming naar de golf van Boni, het opnemingssterrein. De werkzaamheden werden aldaar geregeld voortgezet tot den 21sten April, toen met de adviesboot op sleeper weder naar Macasser werd teruggekeerd, waar den 22sten geankerd werd.

Na ontvangst van de daartoe strekkende order op den 24sten werd het schip zeeklaar gemaakt om eene reis naar Soerabaya te ondernemen.

Den daarop volgenden dag werd de reis aanvaard en den 29sten April ter reede aangekomen, van waar de *Bali* den 30sten naar het marine-etablisement verstoomde.

Van den 1sten Mei tot den 9den Juni verbleef Hr. Ms. *Bali* te Soerabaya ten einde de noodige voorzieningen te ondergaan. Op laatstgenoemden datum werd het bassin verlaten, op de reede de adviesboot op sleeper genomen en daarna de reis naar Macasser aanvaard.

Voor de gesleept wordende adviesboot moest dikwijls vaart geminderd worden, zoodat eerst den 13den Juni ter reede Macasser het anker viel.

Den 15den werd deze plaats weder verlaten, na den kolenvoorraad aangevuld te hebben. De gelegenheid was ditmaal ook niet zeer gunstig en na den nacht van den 16den ter besparing van kolen onder Saleyer geankerd te hebben, werd de reis naar Paloppo den volgenden morgen vervolgd. Stoomende over het reeds opgenomen terrein, in verband met nog in te dienen voorstellen betreffende bebakening, werd vóór het vallen van den nacht het buitenvaarwater van de reede van Badjoa bereikt, waarna buiten de riffen om, Noordelijke koersen werden gestuurd.

Op de D.W. van den 18den kwam hoek Djene in het zicht, loodinnen werden nu geregeld gedaan, waarbij bleek dat de weinige cijfers, die de kaart bezuiden Paloppo aanwijst, alle vertrouwen verdienen.

Het voornemen bestond eerst de riffen op te zoeken, waarop het stoomschip 's *Jacob* gestooten had, doch door totale afwezigheid van zon werd hiervan afgezien en de reis naar Paloppo vervolgd, alwaar op de A.M. geankerd werd.

Aan de Vorstin van Loewar werd verzocht bevelen te geven om het veelvuldig beschadigen der bakens te verbieden.

Op den 19den werd alzoo met het eigenlijke opnemingswerk begonnen, hetgeen naar wensch vorderde. Het gedeelte van de kust benoorden hoek Djene was op den 22sten Juli, toen de reis naar Macasser aanvaard moest worden, opgenomen en grootendeels belood, de riffen, waarop het stoomschip 's *Jacob* gestooten had, waren bepaald. Na de adviesboot, welke op 't opnemings-terrein werd achtergelaten ten einde de opname te vervolgen, van de noodige instructies te hebben voorzien, werd op genoemden datum het anker gelicht en aanvankelijk midden door de golf gestuurd, ten einde de Rijksdorps-droogte te verkennen en te bepalen. Wind en zee noodzaakten echter naar de reede van Badjoa, af te houden, ten ei de door het loopen over het binnenvaarwater kolen te besparen.

In den avond van den 23sten werd beZ. de Gebroeders geankerd.

Den 25sten in den vroege ochtend viel het anker ter reede van Macasser. Na aldaar den verjaardag van H. M. de Koningin Moeder e hebben gevierd, werd den 3den Augustus onder stoom gegaan. Zonder meldenswaardigheden werd op de E.W. van den 6den Augustus hoek Djene bereikt, alwaar de adviesboot werd aangetroffen, die het haar opgedragen werk had voltooid. Den volgenden morgen werden de opnemingswerkzaamheden hervat over het gedeelte der kust tot hoek Siwa.

Den 29sten was dit geheele terrein gereed, behalve het belooden van een gedeelte zeevlakte, waarvoor de eerste dagen van September benut werden. Deze bezigheid moest echter wegens slecht zicht en het sterk slinken van den kolenvoorraad, gestaakt worden. Daarna werd overgegaan tot het verkennen van het terrein tusschen hoek Siwa en hoek Tippoelowa, waarna de reis naar Macasser werd aanvaard.

Na de kruisboot naar Saleyer gebracht te hebben, viel in den morgen van den 13den September het anker ter reede Macasser. Gedurende het verblijf te Macasser werd op daartoe gedaan verzoek een verkenningstocht op de Tello-rivier gemaakt. Den 22sten werd Macasser verlaten en na de kruisboot te Saleyer afgehaald te hebben, werd in den avond van den 23sten het terrein bereikt. De eilanden beZ. Saleyer werden voorloopig verkend en daarna gekoerst naar Djampea, ten einde die hoofdgroep te bebakenen, hetgeen op het eind van dit verslagjaar zoo goed als beëindigd was.

Hr. Ms. opnemingsvaartuig *Van Gogh*. Het bevel over dezen bodem werd gevoerd door den Luitenant ter zee der 1ste klasse F. BOT.

Bij den aanvang van het verslagjaar was de *Van Gogh* op het opnemingssterrein bij Bali en verrichtte hydrographische opnemingen. Van den 2den tot den 7den October vertoefde het schip te Banjoewangi, mede voor virtualieeren en kolenladen. Voor overplaatsing van personeel werd den 8sten naar Kloengkoeng gestoomd, waar een gedeelte der Java-divisie ten anker lag. Daarna werden de hydrographische werkzaamheden hervat en den 20sten October naar Banjoewangi verstoemd.

Door ziekte van een luitenant ter zee, die naar het hospitaal te Simpang moest worden overgevoerd werd naar Soerabaya vertrokken, en na eenig personeel te hebben verwisseld, weder naar het opnemingssterrein teruggekeerd. Op het terrein werd verbleven tot den 31sten October en verder van den 4den tot den 30sten November en van den 11den December tot den 4den Januari. De overige tijd werd tot aanvullen van den kolenvoorraad en verversching te Banjoewangi door-

gebracht. Na den 5den en den 6den Januari te hebben kolengeladen, werd die reede verlaten met bestemming naar Tandjong-Priok om een trigonometrische opname te gaan verrichten van de Rigas en Tjelang baaïen in het Gouvernement Atjeh en Onderhoorigheden in verband met eene eventueele vestiging aldaar.

Den 10den werd te Tandjong Priok aan den kolensteiger gemeerd en na volgeladen te hebben en geactualiseerd, den 15den de reis door straat Banka, straat Berhala en straat Doerian, langs O.- en N.kust van Atjeh naar Sabang aanvaard. Den 22sten aldaar aangekomen, werd nog dienzelfden dag naar Oelée-Lheue verstoomd tot het houden van de noodige besprekingen met den Civiel- en militair-gouverneur en voor het uitvoeren van eenige overplaatsingen.

Den 23sten werd de reis naar de W.kust aangevangen, de opname zoo spoedig mogelijk volbracht en den 8sten Februari weder te Oelée-Lheue teruggekeerd. Na weder eene bespreking met den Civiel- en militair-gouverneur werd de terugreis naar Tandjong-Priok langs denzelfden weg als de heenreis aanvaard en den 15den aldaar op de boeien gemeerd. Tot den 18den werd daarna te Tandjong-Priok vertoeft. Op laatstgenoemden datum werd onder stoom gegaan met den wil naar Soerabaya, waar den 20sten ter reede het anker viel.

Den volgenden morgen werd naar het bassin verstoomd en Hr. Ms. *Van Gogh* in het droogdok opgenomen. Den 23sten werd het dok verlaten en kolen geladen en den 24sten onder stoom gegaan naar Banjoewangi, alwaar den volgenden dag het anker viel.

Den 28sten stoomde Hr. Ms. *Van Gogh* naar het opnemings-terrein en werd den 1sten Maart ter reede Ampenan geankerd. Tot den 27sten Maart werden hydrographische werkzaamheden verricht, behalve op den 12den en 13den, toen voor evacuatie van een zieken schepeling eene reis naar Banjoewangi en terug werd gemaakt. Den 27sten werd het opnemings-terrein weder verlaten en den volgenden dag te Soerabaya aangekomen.

Verstoomden dien dag naar het marine-etablisement. Tot den 3den April werden aan het marine-etablisement eenige herstellingen uitgevoerd, waarna dit etablissement verlaten werd en met de adviesboot op sleeper naar het opnemings-terrein (Ampenan) werd gestoomd, alwaar den 4den April geankerd werd. De twee volgende dagen werden te Ampenan 25 ton kolen gelost en daarna den 8sten April de adviesboot naar de Laboean-Teringbaai gesleept, terwijl de barkas van den gezaghebber van het gouvernementsstoomschip *Reiger* werd overgenomen.

In de Laboean-Teringbaai werd eene peilschaal geplaatst en 27 zakken Cardiff-kolen gelost, hierna werd het anker gelicht en de reis naar Soerabaya begonnen, waar den 11den werd aangekomen en naar het marine-etablisement werd verstoomd. Na 60 ton Australische en

25 ton Cardiff-kolen ingenomen te hebben, werd op den 25sten naar Ampenan gestoomd, alwaar den volgenden dag geankerd werd.

Den 27sten werd naar de Laboean-Teringbaai verstoomd, alwaar 10 ton Cardiff-kolen opgeslagen werden. De weersgesteldheid was in de maand April verre van gunstig voor hydrographische opname. De stoombarkas moest dikwijls diep in de Laboean-Teringbaai eene schuilplaats zoeken voor plotseling opkomende N.lijke winden, gepaard gaande met hooge deining. Op den 28sten April werd wederom begonnen met de hydrographische werkzaamheden.

Den 15den Mei d.a.v. werd naar de reede van Ampenan gestoomd, ten einde een inlandsch schepeling te evacueeren, terwijl bij ontmoeting aldaar met de stoombarkas, deze eene reparatie bleek noodig te hebben. Drie dagen werden hierdoor in beslag genomen, zoodat den 20sten weder naar de N.O.punt van Lombok (straat Allas) werd verstoomd en de opnemingswerkzaamheden konden hervat worden.

Den 29sten Mei werd weder naar Ampenan verstoomd, ten einde de bemanning der adviesboot te verwisselen. Bij aankomst aldaar bleek de barkas weder reparatie te vereischen, welke reparatie een dag duurde.

Den 31sten Mei werd daarop naar Banjoewangi verstoomd, alwaar op den 1sten Juni het anker viel. Na aldaar geëvacueerd en kolen geladen te hebben, werd die plaats op den 8sten Juni verlaten en naar Ampenan gekoerst, alwaar den volgenden dag geankerd werd.

Den 10den werd naar straat Allas verstoomd en met de hydrographische werkzaamheden voortgegaan.

Den 30sten Juni werd weder ter reede Ampenan aangekomen tot het doen van eenige overplaatsingen, waarop naar Banjoewangi werd vertrokken. Den 1sten Juli werd aldaar aangekomen, en den 6den Banjoewangi weder verlaten na kolen geladen en geëvacueerd te hebben, en den volgenden dag ter reede Ampenan geankerd.

Op dienzelfden dag werd op verzoek van den Commandant der Java-divisie een verkenningstocht gemaakt en 's avonds weder ter reede Ampenan geankerd. Den 8sten Juli werd weder geregeld met hydrographische opname aangevangen. Op den 30sten werd via Ampenan naar Banjoewangi gestoomd, alwaar den 1sten Augustus werd aangekomen.

Tot den 6den Augustus werd te Banjoewangi verbleven en op dien dag naar Ampenan gestoomd, waar den volgenden dag werd aangekomen. Na op dien dag nog eenige loodingslagen ter hoogte van het rif Siwa gedaan te hebben, werd des avonds in het vaarwater tusschen Lombok en Petagan geankerd. Den volgenden dag begonnen de geregelde hydrographische werkzaamheden.

Op den 28sten Augustus werden de adviesboot en stoombarkas uit de Pidjoe-baai naar de Tjereweh-baai (Sumbawa) versleept, waarop wederom via Ampenan naar Banjoewangi werd gestoomd. Aldaar viel den 2den

September het anker. Tot den 9den September verbleef Hr. Ms. *Van Gogh* te Banjoewangi om op laatstgenoemden datum weder naar het opnemingssterrein te vertrekken, welke reis via Boeileleng werd gemaakt. Den 11den September viel het anker in de Tjereweh-baai alwaar 160 zakken Cardiff-kolen aan den wal werden gedeponeerd.

Tot het einde van het verslagjaar werd weder met de hydrographische werkzaamheden voortgegaan.

Hr. Ms. opnemingsvaartuig *Macasser*. Het bevel over dezen bodem werd tot den 4den November 1902 gevoerd door den Luitenant ter zee der 1ste klasse H. T. HOVEN, die tijdelijk in het bevel werd opgevolgd door den Luitenant ter zee der 2de klasse J. J. H. COMMIS. Den 25sten December gaf deze het bevel over aan den Luitenant ter zee der 1ste klasse H. M. VAN STRAATEN.

De opname ter O.kust van Borneo werd voortgezet. Op den 1sten October 1902 vertoefde de *Macasser* te Samarinda, den 8sten werd te Batoe Panggal de kolenvoorraad aangevuld en den 9den te Samarinda teruggekeerd, de nieuwe stoombarkas N°. 3 overgenomen van het gouvernementstoomschip *Reiger*, hetwelk die barkas van Soerabaya had overgevoerd. De oude stoombarkas N°. 2 werd aan dat stoomschip afgegeven tot overvoer naar Soerabaya. Tot den 14den October werd te Samarinda verbleven tot het gereedmaken van stoombarkas N°. 3 en tot proefstoomen met dat vaartuig, waarna de Koetei-rivier werd afgestoomd om het opnemings-terrein weder op te zoeken. Heilige lucht belette zeer het goede uitzicht. Toch werd verkenning verkregen aan Tandjong Laboean Binie en hoek Mangka-lihat gerond, waarna koers gesteld werd op het eiland Mataha en daarna op Kakaban.

Op dit traject werd een krachtige stroom om de O. ondervonden. Vervolgens werd beZ. poeloe Oelan langs gevaren en geankerd bij de adviesboot. Het opnemingswerk werd nu voortgezet tot den 27sten October, toen naar Samarinda werd teruggekeerd. De bijzondere heiligheid der lucht belette dikwijls behoorlijk uitzicht. De waterstand op de Koetei-rivier was bijzonder laag en ongekend sedert 1877.

Den volgenden dag werd naar Batoe-Panggal gestoomd om den kolenvoorraad aan te vullen en den 6den weder naar het opnemingssterrein vertrokken, waar tot den 23sten November werd opgenomen, toen weder naar Samarinda werd teruggekeerd en den 25sten aldaar gemeerd werd.

Tot den 3den December werd te Samarinda verbleven waarna de opname weder werd hervat. Ditmaal werd geankerd aan de W.zijde van Tarakan voor kampong Lingkas. Het werk werd voortgezet tot den 17den, toen weder naar Samarinda teruggekeerd en aldaar den 20sten gemeerd werd. Onmiddellijk werd nu aangevangen met het jaarlijksch onderzoek der stoomketels en met de reparatie aan schip, tuig, machines enz. die geen uitstel konden lijden.

Tijdens de reparatiën aan het schip werd met behulp van de *Albertine* (welk stoomscheepje daartoe welwillend door den havenmeester van Moeara Djawa werd afgestaan) en met de stoomsloep een aanvang gemaakt met de opname van de Moeara Bekapai.

Toen het schip gereed was, werd den 7den Januari naar Bekapai gestoomd om de *Albertine* af te lossen, doch den 16den weder de beschikking over dat vaartuig gevraagd. Den 25sten Januari was die opname gereed en werd weder naar Samarinda teruggekeerd.

Na het verrichten van reparatiën aan de machine, werd den 4den Februari met goed gevolg geproefstoomd. Dienzelfden dag kwam de contractboot aan en werd een gedeelte der equipage vervangen.

Den 6den Februari werd naar Batoe-Panggal gestoomd, de kolenvoorraad aangevuld en de reis naar Kampong Linkas aanvaard, alwaar op den V.M. van den 10den het anker viel. Gedurende de reis werd een stijve N.O.-lijke bries, gepaard met zee ondervonden, welke zeer vertrageud werkten.

Den 11den werd de adviesboot in orde gebracht en geactualiseerd. Deze vertrok den volgenden dag op sleeper van de stoombarkas naar de Moeara Salimbatoe, om aldaar zelfstandig te werken.

Hr. Ms. *Macasser* vertrok dienzeifden dag naar kampong Baroe, op de N.kust van Tarakan om peilschaalwaarnemingen en de opname der Sesajap-delta te vervolgen. Na 15 dagen arbeid vertrok het schip den 27sten naar Berouw tot het innemen van kolen, alwaar op den 1sten Maart werd aangekomen. Na aldaar de ververschingen te hebben afgewacht, welke op den 6den Maart werden aangevoerd, werd op den 7den onder stoom gegaan en den volgenden dag op het opnemings-terrein aangekomen.

Tot den 14den Maart werd voortgegaan met het opnemen der Midden-Sesajapmond, waarna onder stoom werd gegaan naar Linkas, ten einde het personeel der adviesboot te verwisselen.

De opname der Salimbatoe was door de equipage der adviesboot beëindigd, alhoewel vele moeilijkheden werden ondervonden. Den 16den vertrok de adviesboot weder tot opname der Moeara's Sekata en Liagan, terwijl Hr. Ms. *Macasser* naar het opnemings-terrein vertrok om een begin te maken met de opname der Noord-Sesajap-monding. Wegens het defect geraken van de stoomsloep, werd op den 19den deze opname onderbroken en overgegaan tot het doen van buitenloodingen. Den 24sten werd de adviesboot te kampong Linkas achtergelaten en vertrok de *Macasser* naar Samarinda, alwaar den 26sten het anker viel. Wederom moesten aldaar reparatiën aan de machine verricht worden, welke den 10den April gereed kwamen. Dezen dag werd met redelijk gevolg proefgestoomd, vervolgens te Batoe-Panggal kolen geladen en de reis naar het opnemings-terrein aanvaard, alwaar den 13den voor kampong Linkas ten anker werd gegaan.

De adviesboot werd weder uitgerust en vertrok denzelfden dag naar Tiladan Batagan en Sesajap rivieren.

Op den 15den werd begonnen met de buitentriangulatie op Boenjoe enz. Den 27sten hiermede gereed gekomen zijnde werd tot den 30sten met het schip gelood, waarna naar Berouw gestoomd werd, alwaar op Vrijdag den 1sten Mei geankerd werd.

Na kolen en ververschingen ingenomen te hebben, werd den 5den Mei onder stoom gegaan en na den 6den Mei eenige werkzaamheden in de Moeara Makappan te hebben verricht, werd de reis naar het opnemings-terrein vervolgd en daar den 7den bij het eiland Boenjoe geankerd. De loodingen werden voortgezet en na afloop de Moeara Selawan opgenomen en de opname van de Noord-Sesajap-monding beëindigd. Op den 16den werd naar kampong Sesajap gestoomd, waar de adviesboot ontmoet werd, welke de opname der Tiladan-Batagan en Sesajap rivieren beëindigd had. Den 18den sleepte de *Macasser* de adviesboot naar de Moeara Ledong en stoomde zelf door naar de Moeara Salindaän, waar de triangulatie en belooding werd voortgezet.

Wegens het defect raken der stoombarkas moest op den 21sten naar Moeara Ledong teruggekeerd worden, waar den 23sten de opname beëindigd werd. Van daar vertrok de *Macasser* over kampong Baroe, tot het afhalen der peilschaalwaarnemers, naar Samarinda. De adviesboot en de barkas werden in de Moeara Ledong achtergelaten. Den 26sten viel het anker te Samarinda.

Op den 6den Juni waren schip en werktuigen weder gereed, doch was het den leverancier niet mogelijk ververschingen te leveren. Er werd toen naar Batoe-Panggal verstoemd tot het laden van kolen en den 8sten te Samarinda teruggekeerd. Ververschingen, behalve slachtvee, waren toen te verkrijgen.

Na bekomen machtiging werd op den 12den zonder slachtvee vertrokken en den 14den in de Moeara Ledong geankerd en met het opnamewerk begonnen. De adviesboot werd weder uitgerust en begon deze met de stoomsloop den 16den de opname der Ledong en Samba-koeng-rivieren.

Voor peilschaalwaarnemingen moest op de N.kust van Boenjoe een huis opgericht worden, aangezien deze streken nagenoeg onbewoond zijn. Van den 29sten Juni tot den 4den Juli zijn buitenloodingen verricht, waarna op laatstgenoemden datum naar Berouw werd gestoomd, alwaar den volgende dag het anker viel.

De volgende dagen werden besteed aan kolen laden en eene gedeeltelijke inspectie der ketels.

In den vroegen morgen van den 8sten werd de Berouw-rivier weder afgestoomd. Ten gevolge van lagen waterstand geraakte de *Macasser* in de Moeara Tidoeng geboeid ter hoogte van spitse ton N^o. 2, waar-

door, na losgekomen te zijn bij invallende duisternis, bij het buitenste witte bolbaak geankerd moest worden.

Den 9den werd het terrein bereikt en de triangulatie en belooding beoosten Boenjoe en beoosten den vasten wal van Borneo voortgezet.

Op den 18den had de ontmoeting plaats met de adviesboot in de Ahoes (Sweerts passage). De Ledong en Sambakoeng rivieren met hunne verbindingen en zijrivieren waren door de adviesboot in kaart gebracht, waarop den 20sten met de opneming der verbindingen tusschen de Moeara Sambakoeng en Ahoes werd begonnen.

Hr. Ms. *Macasser* vervolgde de bovengemelde opname beoosten Boenjoe en den vasten wal van Borneo tot den 25sten Juli.

Na het huis op Boenjoe afgebroken en de adviesboot en barkas bezorgd te hebben, werd op dien dag de reis naar Samarinda aanvaard, waar den 28sten geankerd werd. Op de reis werden harde Z.W. winden met vrij hooge zee ondervonden.

Na afloop der hoog noodige reparatiën en na ketelinspectie gehouden te hebben, werd op Batoe-Panggal kolen geladen. Hiermede gereed zijnde, werd de rivier afgestoomd. Hr. Ms. *Flores* vertoefde te Samarinda.

In den laten avond van den 14den Augustus werd op het opname-terrein geankerd, na eene zeer onvoorspoedige reis door regen, wind en sterken tegenstroom. De adviesboot werd den 17den weder uitgerust tot het opnemen van de mondingen der Seboekoe-rivier.

Hr. Ms. *Macasser* zette de triangulatie en belooding onder den vasten wal tot 4° N. breedte en daarna de bepaling der 100 vm. lijn voort.

Op den 4den September werd naar Berouw gestoomd ten einde kolen te laden, alwaar op denzelfden dag geankerd werd. Na kolen geladen en met Hr. Ms. *Flores* van officier van gezondheid gewisseld te hebben, werd op Maandag den 14den September Berouw verlaten en op den 16den op het terrein aangekomen.

De adviesboot vertrok den volgende dag ten einde het laatste gedeelte van de binnenopnemingen gereed te maken.

Hr. Ms. *Macasser* vertrok dienzelfden dag ter vervolging van de opname tusschen den vasten wal en Oost-Noenoekan en verder tusschen laatstgenoemd eiland en Sibetik, waarmede den 29sten Septembsr gereed gekomen werd.

Stoomden op den 29sten naar den mond der Seboekoe-rivier en namen bemanning en inventaris van de adviesboot over, aangezien er voor eene afzonderlijke opnemings-brigade geen werk meer was, daar alle rivieren en bevaarbare verbindingen tot aan de Britsche grens opgenomen zijn.

Den 30sten September werd daarop naar Berouw vertrokken, alwaar den 2den October ten anker werd gekomen.

BIJLAGE A.

I. Overzicht der schietoefeningen met geschut, geen gerechtsschietoefeningen zijnde, van de schepen der Java-divisie, van 1 October 1902 tot ultimo September 1903.

Naam van het schip.	Geschutsoort.	Vaart van het schip in mijlen.	Afstand schijf in meters.	Aantal schoten.	Aantal treffers.	Treffer- procenten.	Schijf- afmetingen in meters.
<i>Gelderland</i>	kn. van 15 cM. N ^o . 3	8	1600—1200	12	4	33	6 × 6
	" " 12 " " 2	8	1600—1200	36	8	22	"
	" " 7.5 " " 2	8	1600—1200	42	9	21	"
	" " 3.7 " st.	8	1200—800	72	4	6	4.1 × 4.3
	" rev. van 3.7 cM.	8	1200—800	108	8	7	"
<i>Noord-Brabant.</i>	kn. van 15 cM. N ^o . 3	6—8	1150—1900	24	6	25	6 × 6
	" " 12 " " 2	6—8	1050—1900	72	23	32	"
	" " 7.5 " " 2	0—8	875—1600	112	47	42	"
	" " 3.7 " st.	2—6	600—1350	396	82	21	4.1 × 4.3
	" rev. van 3.7 cM.	5—6	800—1350	381	45	12	"
<i>Koningin-Regentes.</i>	kn. van 24 cM.	6	1300—1450	9	4	44	6 × 6
	" " 15 " N ^o . 4	6	1300—1450	24	16	67	"
	" " 7.5 " " 3	6	1300—900	112	37	33	"
	" " 3.7 " st.	6	1300—1450	21	0	0	4.1 × 4.3
	" " 3.7 " "	0	1020	7	5	71	"
<i>Utrecht</i>	kn. van 15 cM. N ^o . 3	5	1300—600	21	13	62	6 × 6
	" " 12 " " 2	5	1300—600	63	31	49	"
	" " 7.5 " " 2	5	1300—600	84	35	42	"
	" " 7.5 " " 2	0	1100	21	16	76	"
	" " 3.7 " st.	0	550	40	27	67	4.1 × 4.3
	" " 3.7 " "	5	1000—500	104	34	33	"
	" rev. van 3.7 cM.	5	1000—500	178	54	30	"

Hr. Ms. *Zeeland* hield alleen gerechtsschietoefeningen en voorbereidende oefeningen.

II. *Overzicht der gevechtsschietoefeningen van de schepen der Java-divisie, Commandant Kapitein ter zee A. W. F. C. VAN WOERDEN, bij de Duizend-eilanden in October en December 1902.*

De gevechtsschietoefeningen werden gehouden door Hr. Ms. *Piet Hein*, op den 4den October; door Hr. Ms. *Gelderland*, op den 30sten October; door Hr. Ms. *Zeeland*, op den 31sten October; en door Hr. Ms. *Koningin Wilhelmina der Nederlanden*, op den 4den-December.

Evenals het vorige jaar werd ook thans vóór den aanvang der oefeningen aan de Commandanten eene instructie verstrekt, ten einde zooveel mogelijk de omstandigheden, waaronder die oefeningen zouden plaats grijpen, voor alle schepen, dezelfde te doen zijn, waardoor eene zuivere vergelijking der resultaten mogelijk zou worden. De inhoud dier instructie is behoudens enkele aanvullingen en wijzigingen geheel gelijk aan die van het vorige jaar, welke in haar geheel is opgenomen in het jaarboek van de Koninklijke Nederlandsche zeemacht 1901—1902.

De aanvullingen en wijzigingen zijn:

Geen torpedoboot-schijven worden geplaatst, daar bij de te bezigen vaart, zelfs op geringen afstand de schijf passeerende, bij gebruik der snelvuropzetten buiten de schijf zou moeten worden gericht. Naast elke schijf wordt een bamboestijl opgericht, voorzien van een korf bovenaan en een duidelijk zichtbare geschilderde dwarsplank beneden; moetende de afstand tusschen korf en plank bij de drie stijlen even groot worden gemaakt. Deze stijlen dienen voor de afstandsmeting aan boord van het schietende schip. Aan weerszijden van elke schijf moet een duidelijk richtpunt worden aangebracht voor de kanons van 3.7 cM., aangezien bij deze kanons het richtpunt bij 10 mijls vaart en de opgegeven afstanden, waarop moet worden gevuurd, buiten de schijf valt.

Wanneer met eigen middelen afstandsbornen of schijven kunnen worden aangemaakt, dan verdient het gebruik daarvan ter aanduiding van den gemeten afstand de voorkeur boven het doorpraaien van dien afstand, aangezien dit, in werkelijk gevecht, wel niet verstaanbaar zal wezen. Die bornen of schijven zullen wel niet zoodanig te plaatsen zijn dat de daarop aangegeven afstanden aan boord der pantserdek-schepen bij het voorste kanon van 15 cM., en aan boord van de andere schepen in den toren of de barbette zijn af te lezen. Daar blijft men dus afhankelijk van het praaien van den afstand.

Met nadruk wordt er nogmaals op gewezen dat de vaart 10 mijl moet zijn over den grond, zoodat met eventueelen stroom moet worden rekening gehouden.

Zooveel mogelijk zullen de in de batterij geplaatste officieren ook de gevechtsschietoefening aan boord van het andere op het terrein vertoevende schip bijwonen, ten einde de oefening zoo leerzaam mogelijk te doen zijn.

Het kanon van 28 cM. n°. 2 in toren aan boord van de *Wilhelmina* neemt aan de oefening niet deel.

Van deze instructie werd door geen der Commandanten afgeweken. Zij werd door hen besproken met de in de batterij geplaatste officieren, die op hun beurt de noodige uitleggingen gaven aan onder-officieren en commandeurs.

De schepen waren gereed gemaakt voor het gevecht en maakten alle, voordat tot de werkelijke oefening werd overgegaan, één of meer proefruns in beide richtingen, waarbij de werkelijkheid zoo nauwkeurig mogelijk werd nagebootst. Afstanden werden gemeten en bekend gemaakt, de kanonnen met schijnbewegingen geladen, gericht als in de werkelijkheid, waarbij ook steeds werd opgelet dat de richmiddelen voor den opgegeven afstand werden gesteld en de correcties werden toegepast en bij het achterlaad-geschut met wrijvingspijpjes afgevuurd.

Deze proefruns zijn zeer nuttig omdat officieren-commandeurs daarbij practisch ondervinden dat in verband met de beschikbare munitie meer dan voldoende tijd daar is om goed en juist te richten.

De *Gelderland* en de *Piet Hein* werden uit den commandotoren bestuurd, *Zeeland* en *Wilhelmina* van de commandobrug.

De vuurleiding berustte op alle schepen bij den officier van de artillerie.

De schijven werden door alle schepen op nagenoeg den goeden afstand gepasseerd.

De *Piet Hein* en *Gelderland* hadden, om het sturen te vergemakkelijken, nabij den koerslijn een paar merkvaartuigen voor dreg gelegd.

De *Wilhelmina*, wier afstand tot schijf III eenige oogenblikken minder dan 900 M. bedroeg, staakte zoo lang het vuur.

Voor de afstandmeting waren observateurs met sextanten op de zoeklichtbordessen, die den afstand maten ten opzichte van en met behulp van de bij de schijven geplaatste stijlen. De afstanden werden middels borden, of cijferramen van de ra (aan boord *Wilhelmina*) optisch in de batterij bekend gemaakt en bovendien doorgepraaid.

Het vuur van het zware geschut werd geopend op 1800 M., dat van het lichte op 1200 M. Op korter afstand dan 900 M. werd niet geschoten.

Het oogenblik om het vuur van de eene schijf op eene volgende te doen overgaan, werd aan boord *Gelderland* en *Zeeland* aangegeven door stooten op de stoomfluit, aan boord van de *Wilhelmina* door stooten op den hoorn, aan boord van de *Piet Hein* was deze aangelegenheid aan de divisie-commandanten overgelaten.

Nergens gaf de gevolgde handelwijze aanleiding tot vergissing. Alleen Hr. Ms. *Zeeland* was voorzien van opzetten met draadraam,

ingericht voor het toepassen van vaartcorrectie en gebruikte deze tijdens de oefening. De andere schepen bezigden voor hun snelvuur-geschut de gewone opzetten. Bij de kanons van 3.7 cM. werden de klep-opzetten gebruikt en voor het richten gebruik gemaakt van de buiten de schijven geplaatste richtpunten.

De vaartcorrecties en de bij de bekend gemaakte afstanden behoorende opzethoofden in ‰ van de richtas werden door de officieren aan de commandeurs medegedeeld zoodat dezen het opzoeken daarvan in de schootstafels bespaard bleef.

Voor den aanvang van de run was alarm geblazen zoodat bij den aanvang de kanonnen waren geladen, de munitie-liften gevuld en de munitie voor de kanons van 3.7 cM. was gereed gezet.

Het beschilderen van de koppen der granaten met verfsoorten van verschillende kleur, ten einde de treffers van de verschillende geschut-soorten van gelijk of weinig verschillende kalibers op de schijven te kunnen onderkennen, werd met succes op sommige schepen toegepast.

Het gebruik van den hoorn tot het geven van signalen als vuren, vastvuren (voor zwaar en licht geschut) gaf slechts éénmaal aanleiding tot vergissing aan boord van de *Wilhelmina*.

Het waarnemen van treffers en aanslagen bleek, als alle kanonnen aan het woord waren, eene zeer lastige taak, waarvoor veel oefening noodig is.

Het materieel voldeed over het algemeen zeer goed. Alleen bij de patronen van 3.7 cM. exc. kwamen betrekkelijk veel weigeringen voor.

De weersomstandigheden waren zeer gunstig.

Gevechtsschietoefeningen.

Opgave van het aantal schoten en het aantal treffers.

Naam van het schip.	Geschutsoort.	Aantal schoten	Aantal treffers.	%.
<i>Gelderland.</i>	Zwaar snelv.geschut (15 en 12 cM.)	39	20	51.3
	Licht snelv.geschut (7.5 en 3.7 cM.)	253	119	47
<i>Zeeland.</i>	Zwaar snelv.geschut (15 en 12 cM.)	39	27	69.2
	Lichtsnelv.geschut (7.5 en 3.7 cM.)	249	136	54.6
<i>Wilhelmina.</i>	Zwaar A-geschut (28 cM. N°. 2 21 cM. N°. 2 en 17 cM. N°. 2.)	13	8	61.5
	Licht snelv.geschut (7.5 en 3.7 cM.)	211	81	38.4
<i>Piet Hein.</i>	Zwaar A-geschut en snelv.geschut (21 cM. barb. en m. p. en 15 cM.)	19	16	84.2
	Lichtsnelv.geschut (7.5 en 3.7 cM.)	192	124	64.6



