DE REIZEN VAN „HEYNDRICK. DIRRECKSEN. JOLINK" VAN ZUTPHEN.

Het Algemeen Rijks-Archief bezit in „Aanwinst 1904 LXIV" een merkwaardig dagboek, gehouden door HEYNDRICK DIRRECKSEN JOLINK van Zutphen, zeeman van den ouden, of laat ons liever zeggen: van den zeer ouden stempel. Geboren omstreeks het jaar 1563, is hij reeds op zijn zeventiende of achttiende jaar naar Portugal vertrokken „om wat te versoecken" en heeft verscheidene reizen op Portugeesche en Spaansche schepen mede gemaakt. Met LINSCHOTEN deelt hij in de eer van tot de allereerste vreemdelingen te hebben behoord die de Oost-Indiën bezochten, om er de Portugeezen in de kaart te kijken. Later heeft hij op Zeeuwsche schepen gevaren en heel wat ondervonden, en in 1598 vindt men hem op de Vloot die, onder JACOB VAN NECK als Admiraal, WYBRAND VAN WARWIJCK en JACOB VAN HEEMSKERCK als Vice-Admiralen, de tweede „schipvaerd" naar Java ondernam. Hij diende daar in de betrekkelijk bescheiden positie van „stuurman", eerst op de „Vriesland" later op de „Amsterdam".

Omtrent zijn persoon valt niets anders mede te deelen dan het handschrift ons leert. Eigenlijk treedt hij thans voor de eerste maal voor het voetlicht; de geschiedenis maakte van hem géén melding en JACOB VAN HEEMSKERCK kende hem nauwelijks. Wèl wordt hij in het journaal van dien Vlootvoogd éénmaal bedoeld, maar zonder vermelding van naam. De Vice-Admiraal teekent in zijn journaal op 4 Januari 1599 wel aan dat overgeplaatst werden: „JACOB PIETERSEN, stierman vant schip „Amsterdam" opt schip „Vrieslant" ende in sijn platse de stierman van 't voorsz. schip HEYNDRICK . . . ." [1]) maar laat den naam oningevuld. Door het manuscript ter plaatse in te zien, heb ik mij overtuigd dat hier geen fout in de gedrukte uitgave van het journaal is geslopen.

Ofschoon JOLINK blijkbaar een roomsch-katholieke opvoeding genoten had, die hem in staat stelde naar den eisch met Spanjaarden en Portugeezen te verkeeren en hij zelfs „koorzang" zingen kon, is hij het oude geloof niet blijven aanhangen. Op de reis met VAN NECK tenminste, teekent hij een paar malen aan dat hij de middagshoogte der zon op haar beloop moest laten, omdat hij in de predicatie was. Voor het overige geeft zijn dagboek den indruk, dat we een ervaren en nauwgezet stuurman voor hebben en een goed opmerker ook, al kan hij wat verdienste betreft niet worden vergeleken met zijn tijdgenoot JAN HUIGEN VAN LINSCHOTEN, aan wiens lotgevallen de

[1]) De Jonge: Opkomst DL 1 blz. 399.

zijne herinneren. Ongetwijfeld heeft hij te Goa LINSCHOTEN ontmoet en het is zeer goed mogelijk dat hij, in later jaren die gegevens verstrekt heeft omtrent de Afrikaansche kust, tusschen de Baxios de Santanna en Kaap Gonsalves, die men achter den Itinerario aantreft. Immers LINSCHOTEN treedt daar slechts op als compilateur, maar JOLINK, die er geweest was, deelt mede dat hij er een dik boek over geschreven heeft. Nu kon JOLINK wel een behoorlijk journaal bijhouden, maar in het „beschrijven" is hij zeer zwak. Reden om te denken dat zijn boek door een ander onderhanden genomen en uitgegeven is — zoolang er tenminste geen werk bekend is dat onder zijn naam mag zijn verschenen. In de Litteratuur-Opgave omtrent Afrika van de heeren KAN en VETH, komt die naam niet voor.

Het handschrift bevat voornamelijk een met pijnlijke zorg bijgehouden journaal van de reis onder VAN NECK. Wie zich een voorstelling wil maken van de navigatie in die dagen, vindt in JOLINK een ervaren en nauwgezet zegsman. Voor het oogenblik wensch ik mij daarmede echter niet in te laten, omdat dit onderwerp betrekkelijk goed bekend mag heeten. Ook wensch ik niet de aandacht te vestigen op de onderneming onder VAN NECK; deze toch is goed bekend en dikwijls en goed beschreven. Een nauwkeurig relaas van dien tocht is in het bekende werk „Begin en Voortgangh" te vinden; het eigen journaal van VAN HEEMSKERCK werd door DE JONGE uitgegeven en het officieele reisrapport van VAN NECK werd onlangs door het Utrechtsch Historisch Genootschap gepubliceerd. Dit neemt niet weg, dat hij die zich geroepen mocht gevoelen die reis te beschrijven met behulp van de talrijke nog ongebruikte bronnen (en dat hij niet lang uitblijve is een mijner bescheiden wenschen) in het handschrift van JOLINK nog wel iets zal aantreffen dat van aanbelang is. Om maar iets te noemen: een eigenhandig geteekend kaartje van de Amsterdammer-haven op Mauritius, die hij zelf heeft helpen oplooden en in kaart brengen, een schets van Ternate en zoo al meer.

Maar, van meer oogenblikkelijk belang komt mij voor dat JOLINK de eerste zeven bladzijden van zijn dagboek gewijd heeft aan de „gedachtenisse siner goede ofte quade fortuine", waarvan bij deze een afschrift aan de lezers van het Marineblad wordt aangeboden. Merkwaardig zijn zij zeker, deze herinneringen van een ouden zeeman, die zoo geheel anderen tijd beleefde. Men kan eruit zien hoe de Nederlanders zich tot de groote vaart hebben voorbereid, wanneer zij in allerlei ondergeschikte betrekkingen, vooral als busschieters en konstabels, zich over de schepen van Spanje en Portugal verspreidden, want er blijkt duidelijk dat JOLINK tal van landgenooten in overzeesche gewesten aantrof, die er vrij en ongemolesteerd konden vertoeven, zoolang zij „den Koninck van Hispangiën" [1] bleven eeren. Deze lieden hebben de groote zeevaart mogelijk gemaakt,

1) Die destijds ook over Portugal regeerde.

toen daaraan een plotselinge behoefte ontstond, want zij hadden een leerschool doorloopen, waarin zij met de gevraagde bekwaamheden werden toegerust. Uit dat oogpunt beschouwd verdienen de goede en kwade avonturen van eenen JOLINK onze bijzondere aandacht, zij doen ons zien hoe de zeelieden gevormd werden, die Vlootvoogden als een JACOB VAN HEEMSKERCK mogelijk maakten en zij leeren ons ten overvloede hoe goed voorbereid de Nederlanders waren, toen de eeuw der groote ondernemingen voor hen was aangebroken.

S. P. L'HONORÉ NABER.

(1. Die memorie ofte gedachtenisse miner goede ofte quade fortuine ende warachtighe gesiedenisse der principale punten van mijn 17 ofte 18 tot mijne 30 jaeren. Nu om te weten hoe mirakeloeselick dat Godt die Heer eenen mensche kan bewaren als het sijn goddelicken wille is, seer wonderlick om te horren welcke mij alles waerachtelicke ende secker geschiedt is ende noch tertijt met leuendige luyden souden koenen betuigen ende waer maken, hoe wel sommige souden moghen seggen onmoegelick te wesen. Dan is mij alles ghewisselick ende secker alsoo geschiet gelyck ick opt korste hier na sal verhaelen.

Residerende tot Amsterdam Ann. 1580 so ben ick van sins gheworden na Spaingien te trecken om aldaer wat te versoecken ende die sprake te leeren ende also na Zeelandt gereist ende van daer tseil gegaen na Lisbon waer dat ick woenachtich geweest hebbe tot haer van 84 ten huyse van WILLEM VAN COELEN ouerleden duits coopman seer wel bekendt.

Anno 1585 ben ick tseil gegaen van Lisbon na portingals Indiën doere fauoer van mijn meester wandt doe ter tijt noch geen Duitsen mosten varen als doer adhresse van eenich coopman ofte bisschop ofte dierghelicken ende ick ginck met het schip genaempt „S. Francisco" in companie van 5 schepen welcke ware „S. tiago" „S. Francisco", „S. Alberto", „S. Laurenzo", „S. Saluador" welcke so ras sij in zee waren met storm ende onweder van malcander verstroiden. Ende het tgeene daer ick op was raeckte het eerste in Indiën ende een maent na ons quam „S. Alberto" ende niet lange daer na quam oock het schip „S. Laurenco" ende hadden wesen verversen int Eilant S. Laurenco [1]) so dat hem wel inde 90 man afgestorven was. Waer die andere bleuen ende wat haer eruaeren is, mach men int breede wel verclaert

[1]) Madagascar.

vinden int boeck van JAN HUIGEN [1]). Nu met den corsten ouerslagen bennen van Goa weer tseil gegaen na Honor, Besselor, Mangelor, Cannamor, welcke sijn die plaetsen daer men die peper inneempt op die kuste van Malabar ende van daer na Cochyn [2]). Ende daer onse last ingenomen hebbende bennen also weer tseil gegaen na Cabodebonesperanse ende siende het landt vande voerschreven caep so wordent stillekens ende het volck teghen aent vissen ende vongen in een corte tijt seer vele vis, wandt hier is alderhande vis gelick tot Lisbon is gelyck piscada grases catsinios ende diergelicken. Ende ik heb oock gesien, dat met een lijn daer 3 hoecken aen waren 3 vissen tseffens opgehaelt worden. Ende so hebben wij van daer voerts onse cours geset na S. Helena, waer gearriveert sijnde hebben daer gelegen 25 etmael wachtende na die ander kraken die nog in Indiën waren, waer van dat er eenige bij ons quam met name „S. Alberto." Ende ick was daer opt lant 9 etmael om bocken ende verckens te vangen, sonder eens schep tecomen ende wij aten al vleis tot vleis, wandt hadden gans geen broodt, dan aten gebraden vleis in plaets van broodt ende ghesoden verckensvleis voer toespijze.

Dit eilandt is oock een seer costelicke eilant om te verversen want tis waterrijck gelick Ilha Madera ia soude sonder twifel oock wel so vruchtbaer sijn dattet bewondt was. Hier is oock eene valeye die genoempt van de portugise
(2. as cinco limeras, dat is die valey van die vijff limen ofte limoen. Komen daert seer vrisch en genoechgelick ende wassen seer schoene limoenen daar wij wel een duysent van tscheep brochten. Wij brochten oock 6 leuendige verkens tscheep met 12 bocken ende geiten. Op dit eilant bennen oock vijgen, granaten, calabassen, radisen. Hier hebben in voertijden oock d(r)uiven gheweest, maer desen fruiten worden vandie ratten alles vernielt die daar met mennichte sijn. Ende op dit eilant synnen oock patrisen galynezas de matto ende duiven so dat hier geen gedierte is dat u quaedt doet als myren die daer grouwelicke veel sijn. Men vanckt hier op die rede seer veele vis ook wel Albacoras de lais. Hier plaghen in voertijden oock seer veel koninnen op te wesen ende die Portugesen daer catten op geplandt hebbende om die ratten te vangen, so hebben desen catten gegenereert end sijn wildt geworden so datsij al die conninen hebbende verdestrueert ende nu tertijt oock grote schade doen indie jonge bocken. Ende de Koninck laedt niet toe om hier eenich volck te wonnen, want so daer volck woenden, souden die schepen daer komen alles moeten koepen, datsij nu voor niet hebben. Ende souder seer genoechelick om woonnen sijn, dit hebbe ick selfs soo bevonden. Die daer meerder off

1) Hij zal LINSCHOTEN wel ontmoet hebben. Deze teekent aan: 20 Oct. is in Goa aangecomen het schip ghenaemt „San Francisco" uit Portugal alwaer sommige duytse busschieters op waren, die mij brieven brachten uit 't Vaders-Landt enz.

2) Bij LINSCHOTEN: Onor, Barselor, Mangalor, Cananor en Cochyn.

wil weten, die lese indt boeck van JAN HUIGEN ende salt wel breeder verclaert vinden. Ende bennen also voert geseildt na Lisbon. Hier mede sal dit genoech sijn, wandt soude ick die heele reyse beschriuen gelick ander historischriuers doen, so soude ick wel eenen grooten boeck behoeue vol te schriuen.

Anno 1588 dede ick 3 Lisseboense reysen binnen jaers eenen voer bootsman ende 2 voer schotscoopman ende seilden terstondt weer voer schots na S. Lucas ende van S. Lucas na Siuilien. Ende na dat ick daer lange gelegen hadde ende veele gelts gespildt so bestede ick mij met een schepgen van Canarien voer boschieter na Indiën [1]) te varen, maar eerst seilde wij in Canarie om onse ladinge van wijn daer in te nemen. Ende wij voeren daer gelick soetelaers met die goederen die wij in hadden van het eene eilandt tot het ander, so datte wij eerst waren in groot Canarien, daar na seilde wij aendt eilandt Tenerifa op die rede van Santa Crus, waer dat mij eene mirakeloeselicke saecke ervaren is waerdich om te aenmerken.

Comende tereede onder het eilandt Tenerifa op die reede van Sante Crus soo voerre wij aen landt om onse dingen te veruorderen tgene wij te doene hadde. Nu wij onse dingen besteldt hebbende so soude wij weer scheep gaen, so benne wij te boet geuallen. Om weer tscheep te vaeren so hadde wij eenen droeggetije staan om door die barninge te halen. Ende also wij nu meenden, dat wij al buiten die barninge waren so seyde die hogbootsman tegens mij *flamenco daime hum caisho de anas pera comez*, dat is flamenco geeft mij een bos druiven om te eeten ende met dat het woort uit sijn mondt was so kompter een quade zee en smijdt die schuidt het onderste boven. Daer lage wij alle in zee ende die spaingners swommen allegaer na landt toe ende ick eylaes en conde niet swemmen most te gronde gaen. Nu ick dus onder het water leggende met open ogen 3). ende sach die sonne wel seer claer schinen en wiste niet hoe ick aenden doot soude koemen wandt ick sach daer anders geen remedie en was dan steruen. So leyde ick mijn handen tesamen ende o Heere in Uwen handen beveele ick minnen Geest. Oock so dacht ick lieve Heere moet ick hier soo onnoselick versmorren Ghij kendt mij helpen indt Uwen godtdelicken wille is ende sloech also mine handen van malcanderen ende dede mijnen mont wijt open om teer te verdrencken ende schoet alsoo na die gront toe. Bij die gront koemende soo kreech ik eenen drechgetou indie handt gelick ofte mij in die handen gelanckt worden ende ick also na landt toe haelende bij die grondt langes soo kompter eene schuidt van lant af halen aen dit selffde tou daar ik aan was. Ende bij mij koemende greep mij in mijn neck ende sloech mij in die schuit waerdoer ick so verblidt was, hadde ik duisent gulden daer present gehadt ick hadse hem gegeven. Korts te voere soude daer oock een boodt met Fransen aen landt varen met 20 man om misse te

[1]) Bedoeld is: West-Indië.

gaen hoeren ende worde ook also ommegeslagen, so dat die meeste hoop verdronck ende maer 9 van telande quamen. Ende is hier seer quaet aen lant varen ende wij bennen also van Sante Cruis gescheiden ende na die poort [1] van Gratsico [2] geseilt waer dat doen lach een schipper van Vlissinge genaempt LOURENS CRISTIJAENSEN ende hadde sijnen grote mast ouerboort geslingert leggende op die reede. Hier hebbe ick oock seer vele armoede gehadt, want ick hebbe hier op eenen nacht 3 anckers helpen verliesen ende haddet oock niet doer eenen Fransman gheweest die daar inde port of hauen lach souden sonder twiffele tegen die clippen aen gedreuen hebben want hij nam onse cabeltou om zijne mast ende wij lagen daer so lange voer tot wij voeren ende lichten weer een ancker, dat wij weer wtbrochten ende voer leggen bleuen tot snochtens, doe quamen der 6 bercken die royden ons het gadt wt. Ende van hier benne wij voert geseildt tot die Gomera om daer so lange te leggen tot dat ons last klaer was ende daer lach ik wel 4 maenten, so dat mijn geld niet vermeerderde. Ende most indt eynde alle dagen varen, vissen om een rael te verdienen ende het geene ik noch hadde bij malcander te houden. Ende was hier aen landt nu also wel bekent gelick een ingeboren ende stondt seer wel met die monnicken van S. Fransisco om dat ick koorsanck singen konde ende daer speelde ick al vetten bonesyre. Nu ons tijt gekomen sijnde om ons ladinge inne te nemen so hebbe wij tscheepken vol wijn geladen ende sijn van daer na West-Indiën geseildt. Ende het eerste landt datte wij sagen was het eilandt Dominica ende benne tussen het eilandt Dominica ende Maria Galante doer geloopen lans het eijlandt Guadalupy Tsaba, todolos Santos ende lieten het eilandt Santa Crus aan backboert leggen ende liepen also na die hauen van het eylant Porte Rico welcke is een welbekendt ende bewoont eilandt soo van Spaingaers als Indiaenne ende heeft oock een seer goede hauen. Daer was oock eenen Duitschen Constapel die daer getroudt was met namen PHILIPPE LION een seer goet
(4. bequaem man geboren van Brugge ende hadde 2 dochters die eene gehudt die ander te vrijen ende dese man bewees mij seer veele vriendtschap ja al hadde ik sijn soene gheweest. Van hier benne wij tseil gegaen na het eilandt Hauana welcke een hauen is also genoempt ende is die sleutel van geheel Indiën nademael haer hijer versamelt die geheele vloet van Indiën om na Spaingen te seylen. Ende is gelegen bij gelickenisse gelijck Doveren soude mogen wesen dwanck van alle schepen die het Canael passeren. Also souden mogen dwingen met Hauana die daer het Canael passeren, want daer oock een Canael is dat sij doer moeten al sij na Spaingen wille. Ende dese hauen hadde doen tertijt twee casteelen opt water liggende ende den mondt van desen hauen is soo nau int incoemen dat men

[1] Haven.
[2] Graciosa op Lancerota?

die met bomen mag toeleggen. Ende doer dat hier de vloete versamelen soo ist den geenen die hier woonen geen konst rijcke te worden. Ende wij lagen hier ende wachten 5 maenden na die vloedt ende was die vloedt van almiro de Flores Guinhones die de ammeracl was van die vloedt van terrafirme. Ende bennen alsoo met malcander tseil gegaen indie maendt van September na Spaingen toe maer weinich tot miner vromen want koemende omtrent het eilandt Coruo [1]) sinnen van een Engelsman genomen ende met schip ende goedt after Engelant gebrocht in een tihavetien [2]) genoempt iluercom [3]). Ende van daer worde ick met de Spaingaers ouergeset met eenen visscherman in de Garnezee [4]). Van die Garnezee worde wij geset aan een stretien [5]) genaempt Gran Vila [6]) waar wij veele armoede leden ende mosten om broot gaen dat hier weinich te bekoemen was. Ende van daer liete wij ons ouersetten met eenen visserpinck ende liepen na S. Malo. Tot Sammalo koemende worden met alleman indt hospitael geloeseert om daer te slapen ende dages mochte een ider gaen soecken sinen kost waer hij best konde so ginck ick daer losse op Fransche schepen ende verdienden 2 reale dages ende die kost ende raeckte afternae op een groot Frans schip om na S. Lucas [7]) te varen met namen „el gran fransoi". Hiermede tot S. Lucas gearriveert sijnde reysde na Civilia waer ick terstondt weer 20 ducaten op die handt ontfink om voer Constapel na Indiën te varen. Ende S. Lucas comende met het selffde schip scheyde ick daerwt ende voer met eenen Dansicker man na Danswick ende die selffde voerseyde Indies vaerder daer ick op geweest was souck oock die selffde reyse dan het volck worde meest geborgen. Ende ick presumeerde wel dattet so vaeren sou want het was een oudt schip ende daer laegen 44 swaer stukken geschuits op.

Van Danswick ben ick weer geseildt tot Dortmuen [8]) ende van Dortmuen tot Amsterdam. Van Amsterdam gereist na Zeelandt ende van Zeelandt na Londen ende van daer mij verheurt voer Constapel na die straedt ofte Leorna. [9]) Die leoersereijse gedaen wesende weder gearriueert tot Londen. Van Londen weer tseil gegaen met het schip daer ick op geweest hadde na Alicante. Van Alicante weer gheseildt tot Amsterdam gereyst na Zeelandt, vandaer weer geuaren na S. Lucas, 5).

1) Corvo, een der Azorische eilanden. Zie Linschoten die de kaperijen der Engelschen omstandig beschrijft, of, zoo men van Jingo-taal houdt: Kingsley's Westward-Ho.
2) Tihavetien, tijhaventje d.i. een haventje waar men slechts met behulp van het getij in en uit kan.
3) iluercom, Ilvercom. Ilfracombe.
4) Garnezee of Garnse, oud-hollandsch voor Guernsey een der Kanaal-eilanden.
5) Stadjen?
6) Granville op de kust van Frankrijk.
7) S. Lucas, voorhaven van Sevilla.
8) Dartmouth aan den ingang van het Engelsche Kanaal.
9) Livorno? dat in het Engelsch Leghorn wordt genoemd.

van S. Lucas weer thuijs koemende in compaignie van JAN OTSEN ende GELIS DOEREN. Doe tertijt spronck wt GELIS DOEREN een Jonckman al willens ouerboort, die Doctor FAUSTUS consten alte seer bemindt hadde. Weer te Middelburch gearriveert sijnde, soo hebbe ick mij weer besteedt voer Constapel na Guene [1] met een Middelborger man genoempt KRIJN PIJRSEN. Deze reyse was SYMON MAEU [2] met ons in compaignie ende DIRRICK OOM van Vlissinge ende worde alle drie op die wtreyse geschrobt [3] dan wij waren met storm van malcander versteecken. Ende wij sloegen met onse schip langen tijt tegen 3 Engelschen tot dat sij ons 5 man gequest hadde ende 2 doodgeschooten een met een grof stuck dwars door, den ander met een musket, so datte wij die genese reyse mosten na laeten ende seilde te Calis [4] in. Ende te Calis worden ick met mijn viren gevangen, seggende, dat wij wt Enghelandt gheseilt waren dan het liep alles wel aff. Vandaer seilde wij S. Lucas ende van S. Lucas na Middelburch. Dit alles indt korste verhaelt van sommige mijne reysen.

Nu voertaen achtervolgende mijne reysen, soo seylde ick int jaer 1592 naar Moscouyen myenende doer Moscouien na Tartarien ende door Tartarien also na die China ofte Portingaels-Indien ouerlandt te reysen, welcke mij in Moscouien bericht wort van secker Coopluyden onmogelick te wesen, want die Grootvorst sulcks niet consenteerden. Ende ben also met het selfde schip na Zeelandt geseildt. In Zeelandt komen, hebben met hetselfde tije daer wij mede in quame tot Middelburch andie kay gheseyldt waer mij terstont gevraecht worde off ick varen woude na Bresilien met het schip van CAROLUS HOLSSCHER ende hebbe mij terstont daer meede verbonden te vare.

Anno 1593 ben ick geseildt van Middelborch met het schip van CAROLUS HOLSSCHERE waer op was schipper CLAES die Mechelaer voer eerst na het eylandt Madera, waer dat ick aen landt omtrent 5 wecken sieck gelegen hebbe. Van daer benne wij tseil gegaen na het eylandt la Palma in Canarien daer ick weer heel sieckelick aen landt gegaen ben, ende soo sieck wesende, heeft mij die schipper gevraecht off voer mij niet beter wesen soude daer te bliuen ende vare met AEM CLAESSEN van Munnekedam na huys toe die doe tentijden daer lach met sijn schip als so sieck in zee te steecken, waerop ick antworde, Ja. Ende ben also indt eylandt de la Palma aen landt gebleuen, waer mij een groot accident ervaren is dat ick hier na sal verclaren ende is een dingen om te aenmercken ende te lesen.

Hier moeget ghij hoeren een wonderlicke auonture dat mij

---

1) In verband met hetgeen volgt vermoedelijk: Guinea.

2) Die evenals JOLINK zelf de „Schipvaerd" in 1598 onder van NECK mede maken zou, als Schipper op het „Duijfke".

3) Geschrobt, vermoedelijk slaat dit op het vechtverhaal dat er volgt, aangezien schrobben de beteekenis kan hebben van uitplunderen of bevitten, zie KUIPERS Gefil. Woordenboek, sub schrobben en VAN DAALE sub geschrob.

4) Cadix heet in het oudnederlandsch veelal Kalis of Kalismalis.

eruaren is indt eylandt la Palma gelegen indie eylande van van Canarien. Gekomende sijnde in dit eylandt la Palma so als ick daer aen landt bleef als voeren geseidt is, so ben ick te huys gaen leggen in eene herberge welcke stondt onder eenen hogen berch gelick die huysen in die palm langes die strandt altemael staen gelick die geene wel weten die daer gheweest hebben. Nu alsoo wesende in mijn herberge komt op eenen nacht altemet een steentgien vallen op het huys, soo dattet 6). scheen daer niet veel veilicheijts en was. Daer waren oock 2 bosschayers [1]) bij mij in die herberge dat broers waren die seyde tegens malcander sulle wij hier dus leggen niet wetende oft wij onse lijf versekert sijn ofte niet laete wij lieuer opt strandt gaen leggen slapen in eenen berck [2]) tot morgen. Die waerdinne hadde geerne gehadt dat sij daer ghebleven hadden om haer gheselschap te houden, maer sij gingen haren wech. Ick siende dat sij wech gingen wilde oock wech gaen so seyde sij tegens mij watte mannen sijn dat om eene vrouwe eenen nacht geselschap te houden ende ick als die goede seyde moeder ick sal u wel gheselschap houden. So gingen wij een reyse wt om datte wij bevreest waren. Sij seyde afterna laete wij weer innegaen het sal geen noot doen. Nu weer indt huys komende, so ginck haer dochter leggen slapen achter indt huys dicht tegen den berch aen ende ick ginck in mijn camer daer ick gheweest was. So die vrouwe weer vrese kregende neemt het knechtgien bij die hant ende riep vast om die dochter, maer die dochter jonck en onbevreest sliep seer hardt, so dat sij niet en hoorden. Die moeder te deuren wt gaende docht ick, nu ist tijt dat ghij ook gaet. Met dat ick overeindt geresen was, so valter een stuck vanden berch so groot als een halff schip midden int huys ende viel dat huys om ende weerom soo datter niet eenen steen op den ander bleeff staen. Ende die gevel vandt huys viel die vrou met het jongegien op het lieff heel pladt als een koeck ende die dochter om datse achter indt huys dicht onder den berch lach, bleeff indt leuen ende oock ongequest. Ende ick quam tot mijn hals inde steenen te leggen met mijn hooft onder een assento ofte portael van eene doere seer van de steene ghestooten ende ghequest aleer ick quam te leggen waer dat doe quamen lopen met torssen met keerssen om mij te helpen ende riepen *adonde estais flamenco*. Ende ick antwoorde ende seyde *aquy snores possemos de Dios en mi ainden* so datsij doende waren van snachts ten 2 uren te tot den dach aleer sij mij daerwt konden gekrigen. Nu mij daer wt hebbende, setten mij in eenen stoel ende droegen my also langes die strate ende riepen Misagre, misagre, misagre willende daer mede seggen, dattet een mirakel was dat ick daer so weer wt gekoemen was ende worden also in die misericorde gebrocht om met minder kosten te genesen. Mijn

[1]) Biscayers.
[2]) D i.: in een schuit gaan liggen slapen.

quetsueren waren desen: mijn heele voorhooft aen stucken ende konde wt mijn luchterooge in 5 weken niet sien, 2 ribben in mijn luchter zij aen stucken ende mijn rechter voet heel te mortelen, so dat ick docht dat ick mijn leuen genoch bedoruen was; ende gans geen gedachten hadde om weer naer Hollant te keeren, want doe ick al weer op die beene quam noch wel een half jaer bij eenen stock loepen most.

Nu aldus bij eenen stock gaende langes die strate, so worde ick ghevraecht van eenen Portegees ofte ick met hem wilde
(7. varen in Guinea in eene riviere genoempt Rio Grande. [1]) Ick niet wetende wat ick doen soude, voer met dese man na Rio Grande, waer dat ick seer veele armoede hebbe geleden, so dat ick voer 4 beschuyte wel 2 testoene [2]) woude betaelt hadde ickse weten te krigen. Ende een robbe [3]) wijns goudt daer 3 ofte 4 Guinese ducaten, die estimatie is soo groodt als Spaensche ducaten maer daer en gaedt gheen geldt. Hier waren doen tertijt al 5 Duitsen gestoruen die daer op een schip voer boschieters gecomen waren waer dat een onder was van Medenblick met namen Frerick, die de Spangnaers seyde een seer fray man gheweest was.

Van hier seilde ick weer met eenen berck vol slauen na het eylandt Santiago het opperste eylandt van die eylanden van Cabo Verde daer het hoff ende die meeste macht is, ende met dat ick hier quam, so worde ick terstondt ontboden bij die goeuerneur om boschieter te wesen op het casteel welck ick terstondt accepteerde, want ick docht daer mijne woonplaets tehouden ende mij oock niet ouerschodt. Ende hier also 4 maenden boschieter geweest ende den tijt meest met sieckte toegebracht, waer ick oock noch besegelde brieuen off hebbe. Ende ick mij nu een weynich beter vernomen ben op eenen avondt in eenen berck getreden ende daer meede geuaeren na eylandt Teneriffa, van waer ick weer ouer geseildt ben om die kost na Middelburch seer desolaat. Dan die Heere heeftet versien.

Int Jaer '95 ben ick gheseildt na Danswijck, van Danswijck ghekomen tot Amsterdam. Van Amsterdam ben ick weer geseildt na Guinea, versoeckende die heele kust van die Baxios de Santanna af tot Cap delopo Gonsalvis ende oock alles beschreven wat daer op die kust te doene is, so vandie gedaente vandie lande droochte clippen, negotie, reeden, revieren, so dat ick daer een groodt boeck van vol geschreuen hebbe.

Anno '96 voer ick met den „Eenhooren" van Vlissingen voer sturman na Guinea, in companie van Barendt Errickssen van Miennelyck. Ende met het schip op het Vlack [4]) koemende,

---

[1]) Welke Rio Grande? Blaeu's Atlas zou doen meenen dat bedoeld is de Rio Grande in het tegenwoordig Portugeesch Guinea.

[2]) Een teston of testao is 100 reis, ongeveer een kwartje.

[3]) Robbe of arroba, dat althans in Spanje nog een gebruikelijke inhoudsmaat is.

[4]) De oude reede van Rammekens.

worde ick geschoten in mijnen rugge met eenen ijseren teerlinck, dat die teerlinck so vast in mijne rugge sadt als die barbier met die schipper in 8 reysen daer wt konden getrecken te weten indt schouerbladt. Ende worde geschote wt een Hollandts schip van oorloch, om dat wij niet tijts genoch streken, dan ick voer al euen wel so gequest na Guinea thoe ende dede eene goede reyse ende duerde ouer die 14 maenten, dat voer mijn niet quaet was, noch oock voer die reders. Dit sal aldus genoch wessen van miene auenturen die ick gehadt hebbe ende soude ickse van pundt tot pundt beschriuen ende soude in dit heele boeck niet mogen staen, daerom hebbe icket met den lichsten ouergeslegen ende sal hier na nu volgen het Journael van die oostindische reyse gedaen van Amsterdam in 't jaar '98.

Omnia sy perdas famam seruare memento Qua semel amissa postea nullus eris.

NIEUWE „DREADNOUGHTS".

(Overgenomen uit het „Nederlandsche Zeewezen").

Na hetgeen in vorige nummers van dit tijdschrift (zie afl. 1 April nº. 7) reeds vermeld is omtrent den reuzenbouw der tegenwoordige slagschepen, waarin de verschillende groote zeemogendheden, het voorbeeld van Engeland met zijn type „Dreadnought" willende volgen, dit zoo niet in aantal, dan toch in grootte, sterkte van bewapening en vermeerdering in snelheid en werkingssfeer nog willen overtreffen, is het de moeite waard eens te recapituleeren, hoever men daarmede gevorderd is.

Engeland. Na hetgeen hierover reeds is meegedeeld, mag als bekend verondersteld worden, dat deze mogendheid van af 1905—1910 beschikken zal over 8 dezer schepen.

De vier typen zijn:

1905. type I „Dreadnought".
1907. „ II „Bellerophon", „Temeraire" en „Superb".
1908. „ III „St. Vincent", „Collingwood" en „Vanguard".
1909. „ IV „Neptune".

Deze 8 schepen zijn onderling weinig verschillend in grootte, van 18—20.000 ton, in snelheid, van 21—22 mijl, en in bewapening van 30,5 cM. (type IX—XI, L. 45—50 kal.).

De laatste, de „Neptune", zal evenwel XII—30,5 cM., L. 50 kal. krijgen, met een verzwaarde middelartillerie van XX—12,7 cM. Als type V zullen gelden in de eerste plaats de pantserschepen „Hercules" en „Colossus", als beide eersten van de toegestane vier supplementaire „Dreadnoughts", 13 April 1909 op stapel gezet en vóór het einde van het begrootingsjaar moetende afloopen,

de eerste bij SCOTT te Greenock, de tweede bij PALMER te Yarrow.

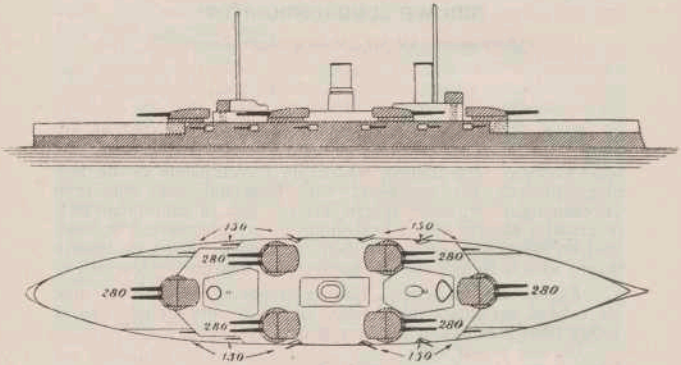


Engeland.
„Colossus", „Hercules" en 2, 3 anderen.
X—34,3 cM.

Zij zullen hoofdzakelijk van de zelfde afmetingen zijn als de „Neptune", hoewel iets grooter, 22.000 ton, en zwaarder bewapend met X—XII kan. van 34,3 cM. en een middelartillerie van 15 cM.

De beide volgende, in Nov. op stapel te zetten, zullen een vergroote en geperfectionneerde „In"-klasse zijn, dus meer een „Dreadnought"-kruiser (zie afl. 1 April. nº. 7) van 24000—26000 ton, evenzoo bewapend met X—XII kanons van 34,3 cM. en geprojecteerd op 28-mijlsvaart.

V.S. Amerika. Minder homogeen is de uitbreiding van „Dreadnoughts" van deze mogendheid, zooals in vroegere artike-

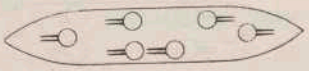


Duitschland
2 klasse „Nassau". Geschutsopstelling volgens „Nauticus".

len werd aangetoond (zie afl. 15 April, nº. 8) zij laat zich verdeelen in vier groepen:

1906. type I „Michigan" en „South Carolina".
1907. „ II „Delaware" en „North Dakota".
1908. „ III „Florida" en „Utah".
1909. „ IV „Arkansas" en „Wyoming" (eerstgenoemd „Oklahoma"). Als type V zijn plannen aanhangig voor nog twee grootere schepen van ruim 30.000 ton en bewapening van XII kan. v. 35 cM.

Deze 8 schepen varieeren in grootte van 16—20—22—26 duizend ton, in lengte van 137—155—169 M. en snelheid van 19—21 mijl en bewapening van VIII—X—XII van 30.5 cM. L. 40—45—50 kal.



Duitschland.
„Nassau", „Westfalen", „Rheinland", „Posen". XII—28 cM. (Geschutsopstelling volgens „Le Yacht").

Duitschland. De nieuwste slagschepen: „Nassau", „Westfalen", „Rheinland" en „Posen", die in het najaar van 1910 in dienst zullen komen, hebben als kenmerken, de beide eersten:

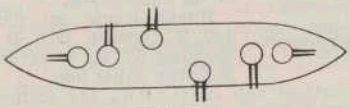
Lengte 137.7 M., breedte 27.1 M., diepgang 8.1 M., waterverplaatsing 18.500 ton, vaart 20 mijl.

Machines van 20.000 I.P.K., aantal ketels 12. Normalen kolenvoorraad 950 ton. Kan opgevoerd worden tot 2700 ton.

Bewapening XII kan. van 28 cM., 50 kal. lengte.
„ XII „ „ 15 „
„ XVI „ „ 8.8 „ 4 mitrailleurs, 6 onderwater-lanceerinrichtingen van 50 cM.

De beide laatsten zijn iets grooter, n.l.:

Lengte 143.9 M., breedte 26.8 M., diepgang 7.77 M. Waterverplaatsing 19.300 ton, machines 29.000 I.P.K., vaart 19 mijl.

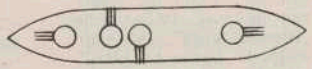


Duitschland.
„Ersatz Beowulff", „Oldenburg", „Siegfried", „Frithjof". XII—30 cM. L. 50 kal.

De tweede divisie van vier nieuw te bouwen schepen zal bestaan uit de „Ersatz Beowulf", „Oldenburg", „Siegfried" en „Frithjof". Deze schepen krijgen een waterverplaatsing van 22.000 ton, een snelheid van 20 mijl.

Bewapening: XII—30 cM., L. 50 kal., VIII—17 dM., XX—8.8 cM.

Als derde divisie zijn voor 1909 toegestaan te bouwen 2 schepen: „Ersatz Hildebrand" en „Heimdall", voor 1910 aan te vullen met nog 2 dergelijke schepen.



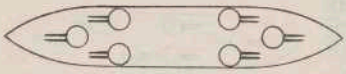
Duitschland.
„Ersatz", „Heimdall", „Hildebrand" en 2 anderen. XII—30.5 cM.

Als „Dreadnought" kruisers gelden:

1°. De „Blücher" (oude E) van de volgende afmetingen:
Lengte 152 M., breedte 24.15 M., diepgang 8.4 M.
Waterverplaatsing: 15.500 ton, machines 20.000 I.P.K., vaart 24 mijl.
Bewapening: XII—21 cM., VIII—15 cM., XVI—8.8 cM.

2°. De „von der Tann" (oude F) met afmetingen:
Lengte 177 M., breedte 26 M., diepgang 8.2 M.

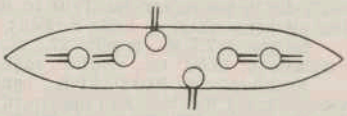
Waterverplaatsing 19.000 ton, machines 44.000 I.P.K., minimum vaart 24 mijl. Bewapening: XII–28 cM., L. 45 kal., XVI–8.8, 4 onderwater-lanceerinrichtingen.



Duitschland.
„Von der Tann". XII–28 cM., L. 45 kal.

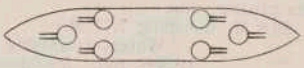
3°. De „G" en „H" van 22.000 ton waterverplaatsing. Machines 70.000 I.P.K., minimum vaart 27 mijl.

Zware bewapening bestaande uit XII–30 cM., L. 50 kal.



Duitschland.
„G" en „H". XII–30 cM., L. 50 kal.

Rusland. De kielen der vier nieuwe „Dreadnoughts", toegestaan door het parlement, zijn 16 Juni gelegd. Twee dezer slagschepen, de „Sebastopol" en de „Petropavlovsk" worden gebouwd op de werven van de Baltiek, de „Gangut" en de „Poltava" op de Rijkswerven.



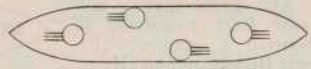
Rusland.
„Sebastopol", „Petropavlovsk", „Gangut", „Poltava". XII–30.5 cM.

Hunne lengte zal zijn 180 M., breedte 26.5 M., diepgang 8,3 M., waterverplaatsing 23400 ton.

Machines: Parsons-turbines van 42000 I.P.K., vier schroeven 23 mijl vaart 3000 ton kolenberging.

De bewapening zal bestaan uit XII kan. van 30.5 cM., L. 50 kal. en XVI van 12 cM. De torens zullen geplaatst worden, vier in het midden, één voor en één achter, verder vier onderwater-lanceerinrichtingen.

Italië. 6 Juni is te Spezzia de afwerking beëindigd van den romp der eerste van de vier Italiaansche „Dreadnoughts". Dit slagschip, de „Dante Alighieri", zal een waterverplaatsing hebben van 18000 ton; de drie andere van dezelfde klasse, „Leonardo da Vinci", „Michel Angelo Buonarotte" en „Galileo Galilei" zullen zijn van 20 en 22000 ton.



Italië.
„Dante Alighieri", „Leonardo da Vinci". XII–30.5 cM

Ze zullen een lengte hebben van 180 M. bij 20 M. breedte. Turbine-machines van 30.600 I.P.K. Minimum snelheid van 22 mijl. Zware artillerie XII kan. van 30.5 cM. opgesteld in 4 torens, ieder met 3 kanonnen.

Oostenrijk-Hongarije bezit in de „Erzherzog-Franz-Ferdinand", 30 Sept. 1908 te water gelaten, de „Radetzky", 3 Juli j.l. afgeloopen van de werf te Triëst, en de „Zrinyi", die in

1910 zal te water gelaten worden, hare drie „Dreadnoughts" met de volgende bijzondere kenmerken:

Lengte 135 M., breedte 24.7 M., diepgang 8.1 M., waterverplaatsing 14.500 ton.

Bewapening: IV kan. van 30.5 cM., VIII van 24 cM., XX van 10 cM. in centrale batterij.

Verder VI van 7 cM., 2 mitrailleurs van 8 mM., 2 onderwater-lanceerinrichtingen. Pantsering: gordelpantser over 87 M. lengte van 230 mM. tot 100 mM. naar voren en 51 mM. achter, kommandotoren 280 mM., geschuttorens 30.5 cM. Machines ontwikkelden 20.000 I.P.K. bij een snelheid van 20 mijl, werkingssfeer van 5000 mijlen.

De plannen voor de volgende drie of vier slagschepen, zullen volgens het tijdschrift „Die Flagge", een bewapening krijgen van X–XII kan. van 30.5 cM., opgesteld in dubbel torens. XXIV kan. van 10.5 cM. of XX van 12 cM., drie of vier onderwater-lanceerinrichtingen.

Pantsering van 300 mM. bij de torens, 250–280 mM. gordelpantser.

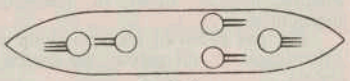
Snelheid 22 mijl in plaats van de eerst voorgestelde 24 mijl.

De kanons Skoda van 30.5 cM. à 45 kal. (13.725 M.), waarvan het projectiel een aanvangssnelheid heeft van 800 M., doorboort à bout portant 70.2 cM. Krupp-staal.

Frankrijk. Door de „Conseil Supérieur" zijn de plannen van de slagschepen voor 1910 vastgesteld als volgt:

De hoofdbewapening zal bestaan uit XII kan. van 30.5 cM. L. 50 kal. opgesteld in 5 torens, op dezelfde wijze als op de „Dreadnought"; de voorste en achterste zullen 3 kns. bevatten.

De secundaire batterij omvat XVIII–14 cM., verdeeld in 3 groepen in kazematten. Wellicht zullen aan deze stukken, die ook bestemd zijn als anti-torpedogeschut, nóg eenige van 6.5 cM. worden toegevoegd. De torpedo-bewapening zal bestaan uit 4 onderwater-lanceerinrichtingen, 2 vooruit, 2 achteruit. Pantsering gelijk aan die der „Dantons" (zie afl. 15 April, nº. 8), evenwel zonder anti-torpedopantser.

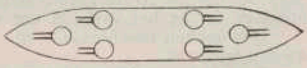


Frankrijk.
4 nieuwe schepen. XII–30.5 cM. L. 50 kal.

De 4 turbine-machines, werkende op 3 assen, zullen gelijk zijn aan die der „Dantons". Snelheid 20 mijl.

Waterverplaatsing 22.000 ton.

Japan. Het slagschip A zal „Kawachi" heeten, het slagschip B „Settsu"; het eerste is op de werf te Kure, het tweede te Yokosuka, in Dec. 1908 en Jan. 1909 op stapel gezet. Deze „Dreadnoughts" hebben een



Japan.
„Kawachi", „Settsu". XII–30.5 cM.

waterverplaatsing van ongeveer 20.800 ton, bij een lengte van 146.4 M., breedte 25.9 M. en diepgang van 8.5 M. Zij zullen 20 mijl loopen bij 25.000 I.P.K. De bewapening zal bestaan uit XII kan. van 30.5 cM. L. 40 kal., X van 15 cM. en XX van 12.7 cM.

Maximum dikte gordelpantser 30.5 cM.

De nevenstaande figuren geven nader aanzicht van de verschillende geschutsopstellingen.

L.

Hr. Ms. „UTRECHT" TE NEW-YORK.

Gedurende het verblijf in New-York werd, liggende op de Navy Yard te Brooklijn, de meest mogelijke hoffelijkheid van de Amerikaansche Marine en officieren ondervonden.

Alle faciliteiten welke op de werf konden worden verleend, werden gegeven en o.a. een officier beschikbaar gesteld om eenige officieren van Hr. Ms. „Utrecht" de verschillende werkplaatsen en magazijnen te laten bezichtigen.

In aanbouw was het pantserschip „Florida" van 21500 ton, in Maart 1909 op stapel gezet, en gereed in spanten en huid tot aan het pantserdek.

In herstelling bevond zich op de werf de indienstzijnde Scout „Chester", die zeer bezienswaardig was, terwijl ook nog een 4-tal schepen, niet in dienst, in herstelling of conservatie waren opgenomen.

Een pas gebouwd transportschip voorzien van de nieuwste inrichtingen op dit gebied, lag gereed om in dienst te worden gesteld.

Als depotschip lag op de werf een oud schip de „Hancock", waarop de vlag woei van den kapitein ter zee Directeur van de werf.

De Amerikaansche Marine beschikte op deze werf over een 4-tal sleepbootjes (tugs), die bij het verhalen van schepen zeer veel dienst doen en ook de communicatie onderhielden tusschen het werf-etablissement en de vloot op de Hudson rivier geankerd.

Bij de komst van Hr. Ms. „Utrecht" op de Navy-Yard werden het nat en droog schietkatoen en de slagpijpjes door een dezer „tugs" naar de schietkatoenbergplaats der Amerikaansche Marine op „Governor's"-eiland gebracht en aldaar tijdelijk opgelegd tot na het verlaten der werf.

Het dokken geschiedde vlug en eenige herstellingen werden goed uitgevoerd.

Zoowel de officieren op de werf werkzaam (ook de ingenieurs zijn militairen) als de etat major van de Scout „Chester" waren aangename kameraden.

Eenige heeren van dit schip woonden een diner a/b Hr. Ms. „Utrecht" bij, dat goed slaagde. Aan een invitatie voor een contradiner daar aan boord kon door het niet beschikbaar zijn van officieren, allen hadden reeds een andere uitnoodiging aangenomen, geen gevolg worden gegeven.

Voor officieren en bemanning was het liggen met de plank aan den wal, bijzonder aangenaam. Men was niet gebonden aan vaste uren voor sloepen, een voordeel dat aan elkeen bij de Marine bekend is en vooral in een stad als New-York, met hare groote afstanden, zeer op den voorgrond treedt.

Men liep toch den eersten tijd dikwijls kans zich in den te nemen electrischen onder- of bovengrondschen tram te vergissen, waardoor te laat komen de eerste dagen veel voor kwam. Later toen een ieder meer den weg kende, werd dit beter.

Voor de bemanning waren gedrukte kaarten beschikbaar gesteld, waarop in het Engelsch verzocht werd, den houder der kaart den weg naar zijn schip te wijzen en hoewel ze bij enkelen niet gewild waren, hebben toch velen onder hen er op een goed oogenblik wil van gehad.

Dien tijd op de werf werd veel geprofiteerd van de zomervermakelijkheden op Coney Island, een soort groote kermis die ± 20 weken duurt.

De meeste inrichtingen daar werden Zondag 19 September gesloten en viel het een ieder op dat, niettegenstaande de bijzondere drukte gedurende de laatste carnavalsdagen aldaar, van wanordelijkheden nooit sprake was. Een beschrijving te geven van deze enorme kermis vol zotheden zou te ver voeren; genoeg zij het, dat er braaf gelachen werd en veel plezier werd gemaakt, terwijl de stemming soms door het dolle heen was, maar zooals reeds werd gezegd, wanordelijkheden kwamen niet voor.

Hoewel de eigenlijke feestviering eerst eenige dagen later begon gaf de Hollandsche Vereeniging „Eendracht maakt macht" reeds 18 September een diner ter eere van Hr. Ms. „Utrecht" waar de commandant en enkele offiicieren, waaronder de toekomstige Hudson, aanzaten. De Halve Maan was intusschen op de werf geheel gereed gemaakt door hare bemanning en werd op Woensdag 22 September op eenigszins officieele wijze in dienst gesteld, in 't bijzijn van den vertegenwoordiger der Nederlandsche regeering, den heer CREMER, en de gedelegeerden der Nederlandsche Commissie en hunne dames, die 20 September in New-York waren aangekomen.

Ook een groot deel der leden van de „Holland Society" was bij deze plechtigheid, die door een wacht van Amerikaansche mariniers met muziek en onze mariniers-wacht werd opgeluisterd, aanwezig.

De leden dezer Vereeniging zijn allen van Hollandsche origine, terwijl hunne families reeds 200 jaar in Amerika gevestigd moeten zijn. Zij hadden speciaal verzocht tegenwoordig te mogen zijn. Het was een plechtig moment toen Hudson

(de Luitenant t/z 1e kl. W. LAM) met krachtige stem den order gaf de vlaggen te hijschen en het scheepje hare heldere kleuren deed wapperen. Het deed het Hollandsche hart goed deze fiere kleuren te zien!

De plechtigheid, waarbij enkele toespraken werden gehouden, werd gevolgd door een korte receptie a/b Hr. Ms. „Utrecht" en 's avonds door een groot banket van ongeveer 300 menschen in het „Waldorf Astoria hotel" aangeboden door de „Holland Society" waaraan de Commandant en vele der officieren deelnamen.

Allen ontvingen een zilveren herinneringsgesp der Society met Oranjelint, waarop in zilver bovendien de „Halve Maan" was afgebeeld. Het was een artistiek geheel. Het interessante was zeker wel, dat bij het uitspreken der toespraken gedurende het dessert, de loges, rondom boven in de zaal, gevuld waren met de dames der gastheeren en gasten, in avondtoilet.

23 September werd door den Commandant een lunch a/b aangeboden aan de Amerikaansche autoriteiten van de Navy Yard met hunne dames, waar ook onze gezant te Washington Jhr. LOUDON en Mevrouw LOUDON mede aanzaten.

Des avonds van dien dag waren commandant en officieren de gasten aan een zeer gezelligen feestmaaltijd, aangeboden door de Hollandsche Kamer van Koophandel en de Hollandsche Club, in „St. Regis hotel", waar onze gezant presideerde.

Zoo was langzamerhand de tijd van het begin der „Hudson Fulton Celebration" aangebroken en New-York had zich allerwege in feesttooi gestoken.

Duizende en nog eens duizende Hollandsche vlaggen wapperden naast de Amerikaansche „Stars and Stripes" en zoowel hieruit als uit de persoonlijke ondervinding van hoog en laag aan boord bleek duidelijk, dat de sympathie van een ieder in New-York *nu* voor de Hollanders was en voor het kleine land, waar zoovelen voor voelden, omdat hun voorvaderen vandaar waren gekomen.

Vooral trad telkens weer de groote vereering op den voorgrond, die door elkeen gekoesterd wordt voor onze geliefde Vorstin, Hare Majesteit Koningin Wilhelmina; en wij, wij konden dit niet genoeg hooren en voelden ons niet klein en nietig, maar trotsch en fier, te midden van de reuzenschepen der andere Natiën, in grooten getale opgekomen, om dit herinneringsfeest aan Hollandsche energie en flinkheid mede te vieren en op te luisteren!

Bij het vertrek van Hr. Ms. „Utrecht" werd nog vernomen dat de groote gouden herinneringsmedaille aan deze feesten, waarvan aan alle hoofden van Staten, die vertegenwoordigd waren geweest, één exemplaar zou worden toegezonden, door een commissie aan H. M. Koningin Wilhelmina zou worden aangeboden, welke commissie daarvoor speciaal naar Holland zou oversteken.

De commandanten ontvingen een groote zilveren, de overige

officieren een kleine zilveren medaille, en leden van de equipage een kleine medaille van wit metaal; alle natuurlijk gelijkvormig geslagen.

Terug keerende tot de chronologische volgorde der gebeurtenissen werd op 24 September door Hr. Ms. „Utrecht" de eereplaats ingenomen op de Hudson-rivier tegenover de speciaal gebouwde officieele Pier aan de 110de straat, waar de ontvangst der beide scheepjes zou plaats hebben.

In een lange rij, vanaf de 44ste straat tot Spuijten Duivel toe, lagen achtereenvolgens de hieronder genoemde oorlogsschepen:

De Amerikaansche schepen: „Mayflower" en „Newport".
Het Mexicaansche schip: „Morelos";
Het Argentijnsche schip: „Presidente Sarmiento";
De Italiaansche schepen: „Etna" en „Etruria";
De Fransche schepen: „Liberté", „Vérité" en „Justice";
De Duitsche schepen: „Bremen", „Dresden", „Herta" en „Victoria Louise";
De Nieuw Amsterdam der N.A.S.M., Hr. Ms. „Utrecht;
Het Amerikaansche oefeningsschip: „Portsmouth";
De Engelsche schepen: „Argyle", „Duke of Edingburgh", „Drake" en „Inflexible";
en ten slotte de Amerikaansche Vloot bestaande uit de schepen:

1e divisie.
„Louisiana",
„Kansas",
„Vermout",
„Connecticut".

2e divisie.
„Idaho",
„Mississippi",
„New Hampshire",
„Minesota".

3e divisie.
„Rhode Island",
„Nebraska",
„New Jersey",
„Georgia".

4e divisie.
„Ohio",
„Missouri".
„Wisconsin",
„Virginia".

gep. kruisers.
„Montana",
„North Carolina",
„New-York".

verkenners.
„Birmingham",
„Salem".

Het was een dag van veel bezoeken wisselen en saluten afgeven, terwijl de regen bij stroomen neder viel en een ieder met angstige blikken de windrichting naging en het glas inspecteerde of verbetering voor den volgenden dag te verwachten was.

En ziet op 25 September, den dag van de „Naval Parade", scheen het zonnetje heerlijk, terwijl een frisch Noordelijk briesje alle nevels had weggevaagd; men had geen beter weer kunnen wenschen.

De rivier was vol booten, jachten en vaartuigen alle vol vlaggen soms. Angstig overhellend door het enorme aantal passagiers, door elkander krioelend als voertuigen in een drukke straat, zonder ooit elkander te raken, en daartusschen rustig ten anker de lange rij van grimmige grijze oorlogsschepen nu

vroolijk getint door de in het zonlicht schitterende kleuren der pavoiseervlaggen tusschen masten en stengen.

In den voormiddag kwamen a/b Hr. Ms. „Utrecht" zeker meer dan 400 gasten, leden van de Holl. Kamer van Koophandel, de Holl. Club en de Vereeniging „Eendracht maakt macht", benevens particuliere gasten van officieren en bemanning allen met dames; en er waren geen handen genoeg om hen allen een plaatsje te bezorgen en te verfrisschen in afwachting van de komst van „Halve Maan" en „Clermont."

Nadat tusschen 1 en 2 uur na den middag het vaarwater beoosten de oorlogsschepen tot aan den wal door de politiebooten was vrij gemaakt kwamen de „Halve Maan" en „Clermont" geëscorteerd door onderzeebooten, torpedobooten en roei- en stoomsloepen langs de Oostzijde der oorlogsschepen tot de 110de straat de rivier opvaren. Bij het passeeren werden zij achtereenvolgens door alle schepen met 21 schoten gesalueerd terwijl de escorteerende jachten, booten en vaartuigen wel 600 in getal langs de Westzijde der oorlogsschepen de geheele linie passeerden en later op den middag langs de Oostzijde terugkeerden.

„Halve Maan" en „Clermont" ankerden bij de officieele Pier en nadat Hudson en de Supercargo van de „Clermont" persoonlijk hunne komst hadden gemeld en waren verwelkomd, de eerste door de Hollandsche commissie, werd door deze commissie, bijmonde van den heer van Eeghen, en onder 't overhandigen van een oorkonde, de „Halve Maan" aan de officieele commissie der „Hudson Fulton Celebration" overgedragen wier President de General S. Woodford daarna het woord voerde.

Het was een treffend moment die kleine „Halve Maan" in zulk een moderne omgeving te zien, rustig wiegelende op de golfjes met alle vlaggen in top en haar kanonnetjes als contrasaluut afvurende bij groote tusschenpoozen.

De parade van alle vaartuigen werd des avonds herhaald rond de linie van oorlogsschepen, terwijl alle schepen (ook vele jachten en booten) waren geïllumineerd en een prachtig vuurwerk werd afgestoken.

De indruk was overweldigend mooi en het geheel liet een diepe impressie achter. Een beschrijving ervan te geven is ondoenlijk maar het was iets om nooit te vergeten.

Wel moet een eeresaluut gebracht worden aan hen, die dit organiseerden, en aan de gezagvoerders van jachten, booten en kleinere vaartuigen voor de kranige wijze, waarop zij manoeuvreerden, zoodat geen ernstige ongelukken of aanvaringen plaats hadden op de van vaartuigen krioelende rivier.

Nog dient vermeld te worden, dat voor het begin der parade „Halve Maan" en „Clermont" met elkander in aanvaring waren geweest, daar door de getrouwe nabootsing van het laatste scheepje de manoeuvreervaardigheid wel wat te wenschen overliet. De schade aan de boeg van de „Halve Maan" was gelukkig gering en werd den volgenden dag hersteld. De

gebroken boom van de „Clermont" werd eveneens vervangen.

Van af dezen gedenkwaardigen dag werden commandant, officieren en manschappen overstelpt met uitnoodigingen voor luncheons, diners, recepties, voorstellingen enz. te veel om alle te worden vermeld.

Hieronder volgen slechts enkele der voornaamste:

27 September officieele receptie in het Metropolitan operahouse Diner van de officieren Hr. Ms. „Utrecht" a/b U. S. S. „Louisiana".

28 September. Groote voorstelling in het Hipprodome speciaal voor de oorlogsschepen, plaatsruimte totaal 3500 man. Van Hr. Ms. „Utrecht" waren behalve eenige officieren 125 man aanwezig. Voortdurend werden sigaren gepresenteerd.

29 September. Groot banket van het Hudson Fulton Celebration Committee in Hotel Astor (2200 menschen). Diner van de onderofficieren Hr. Ms. „Utrecht" aan boord van U. S. S. „Louisiana".

30 September. Diner in het Plaza hotel aangeboden door den heer CREMER en de Nederlandsche gedelegeerden met dames. Bal in de Brooklyn Academy of Music.

2 October. Afternoon Reception Columbia University, waar behalve eenige officieren 100 man der equipage aanwezig waren.

Achtermiddag receptie a/b van het Fransche admiraalschip „Justice" en Diner gegeven door admiraal SEYMOUR a/b H. M. S. „Inflexible" (voor alle commandanten).

3 October. Diner gegeven door Vice-admiraal LE PORD a/b van de „Justice" (voor alle commandanten).

Diner van de onderofficieren U. S. S. „Louisiana" a/b Hr. Ms. „Utrecht" (een zeer geslaagd feest).

4 October. Diner gegeven door Groot admiraal VON KOESTER a/b van de „Victoria Louise" (voor alle commandanten).

Diner van de officieren U. S. S. „Louisiana" a/b Hr. Ms. „Utrecht".

5 October. Diner in het Waldorf Astoria hotel van British Residents in New-York aan admiraal SEYMOUR en zijn officieren, waar ook de commandant aanzat.

6 October. Officieele middagreceptie a/b Hr. Ms. „Utrecht". Diner aangeboden in de St. Nicholas Club, bijgewoond door den commandant en vele officieren.

7 October. Uitnoodiging van het H. F. Celebration Committee tot bezichtiging van het Metropolitan Life Insurance building gevolgd door een lunch in het gebouw.

Deze bezichtiging was zeer interessant. Het 47 verdiepingen hooge gebouw waar 2200 mannen en meisjes dagelijks hun werk vinden in de kantoren, werd geheel bezocht.

Bovendien dienen nog vermeld te worden twee invitaties voor 100 en 50 man der equipage, voor een ontvangst in het gebouw der „New-York Young Man Christian Association" in Brooklyn vlak bij de werf, opgericht voor de matrozen, met een theaterzaal, leeszalen, biljartzalen, slaapgelegenheden voor 30

dollarcenten, welk gebouw zeer veel bezocht wordt. Beide malen kregen de gasten een diner, gevolgd door een voorstelling, terwijl slaapkamers kosteloos beschikbaar waren gesteld. Behalve de hier bovengenoemde uitnoodigingen, gaf onze gezant Jhr. Loudon eenige malen een lunch voor commandant en officieren, terwijl verschillende publieke vermakelijkheden op enkele dagen vrijkaarten voor officieren en equipage waren beschikbaar gesteld.

Bovendien werden voor alle opvarenden vrijkaarten ontvangen voor den ondergrondschen en bovengrondschen electrischen spoorweg en voor de electrische trams.

Ter beschikking van den commandant was dag en nacht een automobiel gesteld waarvan door de officieren ook gebruik kon worden gemaakt, terwijl bovendien een couponboekje van 20 dollar voor taxicabs werd toegezonden. Ook couponboekjes voor telephoongesprekken werden ontvangen, terwijl op de officieele pier aan de 110de straat, dag en nacht kon worden getelegrapheerd en getelephoneerd.

In één woord de Amerikanen toonden zich volmaakte gastheeren en de organisatie van elk onderdeel was tot in de kleinste bijzonderheden uitgewerkt en geregeld.

Een zeer merkwaardige dag, was Donderdag 30 September toen door de landingsdivisie, van Hr. Ms. „Utrecht", sterk ± 100 man, in landingsdivisie tenue met bamboehoeden en slobkousen, deel genomen werd aan de groote militaire parade, die bestond in een marsch van ± 13 K.M. van 110de tot 4de straat langs „Central park West", 59ste straat en „Fifth Avenue".

Onze matrozen en mariniers, overtuigd als ze waren, dat aller oog op hen gevestigd zou zijn, liepen keurig en maakten een kranig figuur.

De Hollandsche vlag werd aan een speciaal daarvoor vervaardigden stok door den sergeant der mariniers, geëscorteerd door een vaandelwacht, vooropgedragen. Langs den geheelen weg werd ons troepje, hoewel klein in aantal, uitbundig en hartelijk toegejuicht en van verschillende zijden werd later vernomen, dat onze menschen een buitengewoon flinken indruk hadden gemaakt.

Zij, die dit meemaakten, zullen dezen gedenkwaardigen tocht zeker nooit vergeten.

De „Halve Maan" was intusschen reeds 29 September stroomopwaarts gegaan en bezocht achtereenvolgens de plaatjes Youckers, Ossinin, Peekskill, Newburgh, Poughkeepsie, Kingston, Catskill, Hudson, Albany en Troy. Zij werd met hare officieren en bemanning steeds met groote differentie en hartelijkheid ontvangen en ook daar was steeds de Amerikaansche gastvrijheid en royaliteit zoo groot mogelijk. De ontvangst te Newburgh op 1 October werd bijgewoond door Hr. Ms. „Utrecht", die in den morgen van dien dag de rivier op stoomde en 2 October weder te New-York terugkeerde.

Deze tocht was zeer interressant en een ieder genoot van de

mooie rivier die eenigzins deed denken aan den Rijn in Duitschland. Vooral bij West Point, waar het college is voor opleiding van de aanstaande officieren van het Amerikaansche leger, is de rivier prachtig. Ook te Newburgh werd met groot succes door de landings-divisie deelgenomen aan de militaire parade.

Hr. Ms. „Utrecht" kon het scheepje op haar verderen triomftocht echter niet volgen, daar de groote brug voorbij Poughkeepsie niet hoog genoeg was om de „Utrecht" zelfs met gestreken stengen te laten passeeren.

De commandant had gedurende al deze feesten zeer veel hulp van den „Lieutenant" van de U. S. „Navy", W. C. Watts van het pantserschip „Ohio", die hem als adjudant was toegevoegd, en met den 1e luitenant der mariniers J. G. Gruschke, die als adjudant was opgetreden, handen vol werk had om de groote hoeveelheid invitaties uit elkander te houden.

Wij, officieren van Hr. Ms. „Utrecht", leerden hem kennen als een aangenaam kameraad en spreken den wensch uit hem en Mevrouw Watts in latere tijden nog eens te mogen ontmoeten!

Hoewel na de terugkomst uit Newburgh de week van officieele feestviering was geëindigd, waren, zooals uit de boven gegeven opsomming blijkt, de feesten, recepties en diners nog niet ten einde.

Het contrafeest op 6 October aan boord Hr. Ms. „Utrecht" in den namiddag gehouden, slaagde uitstekend. Campanje en halfdek waren met groen, planten en bloemen versierd en menig lief gezichtje kwam in deze omgeving van de kinderen der natuur beter tot zijn recht. De verschillende maritieme autoriteiten van de te New-York vertegenwoordigde Natiën en de leden der officieele commissies en comités waren alleen geïnviteerd met hunne dames, waarvan enkelen zich moesten laten excuseeren, tengevolge van andere vroegere invitaties.

Dien dag werd besloten met een buitengewoon gezellig diner in de St. Nicholas Club, waarvan alle leden van Hollandschen oorsprong zijn, en waar commandant en officieren bijzonder hartelijk werden ontvangen.

Toch hadden de meesten der opvarenden deze week gelegenheid om de kennis, welke met particulieren was gemaakt te herniewen en te bevestigen, zoodat velen ook een kijkje konden nemen in het Amerikaansche familieleven. En zoo komt schrijver dezes van zelf op de Hollandsche Club en haar leden; op het gezellige gebouw waar een ieder met een buitengewone gastvrijheid werd ontvangen en waar het zoo rustig zitten was, gezellig tusschen de landgenooten, die altijd bereid waren de noodige inlichtingen te geven en de verhalen aan te hooren van alles wat men ondervonden had.

Den laatsten avond 11 October waren commandant en officieren dan ook voor een afscheidsmaaltijd met vele leden in het Clubgebouw vereenigd. Er heerschte een gezellige toon en, dank zij de goede zorgen van den hofmeester, was het diner buitengewoon lekker.

Menig tot weerziens werd ons toegeroepen en het was reeds vroeg in den morgen, voordat de laatsten uiteengingen.

Tenslotte rest nog te vermelden, dat 16 man der equipage bij het vertrek op het appèl mankeerden doch velen van hen zullen reeds na korten tijd vermoedelijk hun stap betreuren en gewaar worden dat het ook in Amerika veel inspanning en moeite kost, om in eigen onderhoud te voorzien en 't oogenblik betreuren, dat zij zich door verkeerde voorspiegelingen lieten overhalen.

Wij, opvarenden van Hr. Ms. „Utrecht", verlieten in dankbare herinnering het land en de stad die ons zoo gastvrij en met open armen hadden ontvangen.

Curaçao, October 1909. C. F.

ANTWOORD OP EEN VRAAG.

Naar aanleiding van de reeds twee maal geplaatste vraag over het verstrekken van twee stoomsloepen van verschillend model aan onze groote schepen [1], kunnen wij berichten, dat ons na informatie gebleken is, dat, voorzoover dit kon worden nagegaan, hoogstwaarschijnlijk op het behoud der 30′ stoomsloep nog prijs werd gesteld, omdat deze sloep met hare beschermde schroef beter geschikt werd geoordeeld voor sleepdiensten dan de 28′ sloep.

Intusschen kunnen wij mededeelen, dat voor Hr. Ms. „De Zeven Provinciën" van het oude model der 30′ sloep zal worden afgeweken en dat, indien dat schip een 30′ stoomsloep krijgt, daarbij het model der 28′ sloep zal worden gevolgd.

MEDEDEELING.

Bij deze aflevering is gevoegd een plaat met teekeningen van de in aanbouw zijnde torpedovernielers, waarvan de beschrijving voorkomt op blz. 293 enz. van den loopenden jaargang. Omtrent den diepgang van deze vernielers kunnen nog de volgende nadere gegevens worden medegedeeld:

a. diepgang half toegeladen (proeftocht) en zonder schroef 1.79 M.
idem met schroef . . . 2.39 M.
b. diepgang geheel toegeladen zonder schroef . . 1.97 M.
idem met schroef . . . 2.57 M.
Waterverplaatsing bij diepgang *a* 418.5 ton.
idem idem *b* 484 ton.

[1] Zie „Marineblad" 1909–1910, blz. 46 en 230.

SCHEPEN EN MENSCHEN.

Overgedrukt uit „Het Vaderland" van 6, 21, 22, 30 October en 2 November 1909.

Het belang.

Het is goed om van tijd tot tijd eens rond te kijken in eigen huis.

Men ontdekt er niet vermoede dingen, men vindt vele zaken heel anders dan men met de stelligste zekerheid had gedacht, dat ze zijn.

Bij de jongste algemeene oefeningen van de Nederlandsche zeemacht, was — in onze uitvoerige verslagen werd er op gewezen — de dagbladpers voor het eerst getuige van de bewegingen, die de schepen in den schijnoorlog ter zee maken, en wat ons daarin der vermelding waard voorkwam, wèrd vermeld.

Maar de geboden gelegenheid werd aangegrepen om eens dàt deel van de eigen Nederlandsche natie te gaan ontdekken, waarvan zeer veel afhangt voor het welzijn van het overige stuk, maar dat den Nederlander tamelijk wel onbekend is: de zeemacht zelf, de doode en de levende weermiddelen ter zee.

Omtrent de doode spreken we maar zeer in het algemeen.

Niet lang geleden toch werden eenige van deskundige zijde afkomstige artikelen in dit blad openbaar gemaakt betreffende hetgeen zoowel voor Indië, als voor het moederland aan levenloos materiaal noodig moet worden geacht ter verzekering van onze onafhankelijkheid, voor zoover deze van de zeezijde kan worden bedreigd, en ten opzichte van dit deel van de zaak kan schier uitsluitend naar het woord van den deskundige worden geluisterd.

Wat wij daaraan hebben toe te voegen, willen we dan ook alleen maar zeggen om der groote meerderheid van de Nederlanders, den niet-deskundigen, die ten slotte toch te beslissen hebben, te verzekeren, dat het den leek, die de vlootbewegingen volgde, voorgelicht door deskundigen van verschillende inzichten en in staat behoorlijk uit zijn slotsom te verwijderen, wat wellicht in de deskundige mededeelingen tendentieus mocht zijn, zeer goed mogelijk is om zich een voorstelling te maken van den toestand van ons land in geval van zee-oorlog en dat men dus volstrekt niet machteloos behoeft te staan tegenover elk deskundig berijder van stokpaardjes.

En ook, dat men, in zaken van marine belangstellende, zich niet utopist behoeft te voelen tegenover den nuchter, practisch verstandig doenden landgenoot, die categorisch ver-

klaart: ons land is niet te verdedigen, alle oorlogsschepen hebben slechts de waarde van oud-roest, het leven der zeelieden is voor land en volk verloren.

Wie troostelooze, harde en onaangename dingen zegt, heeft altijd zeker aplomb tegenover hem, die zaken en toestanden gunstiger inziet, hij weet een overwicht te oefenen, waaraan de ander zich in de meeste gevallen niet goed kan onttrekken, ook al berusten diens meeningen op veel meer feitenkennis dan die van zijn tegenpartij. Die tegenpartij heeft betere dingen dan feitenkennis: zij heeft haar medelijdenden lach, zij heeft haar „veelbeteekenend" schouder-ophalen, zij heeft de wereldwijsheid, waarop haar pessimisme steunt, terwijl die wereldwijsheid, als men navraag doet, eigenlijk zelf op niets anders berust dan op pessimisme.

Wie de meening uitspreekt, dat de krachten van ons land voldoende zijn voor het aanschaffen, onderhouden en bemannen van een vloot, die ons aan de zeezijde tegen een groote overmacht kan beschermen, moet altijd oppassen, dat hij door zijn interlocuteur van tegenovergestelde meening niet als een najager van droombeelden wordt behandeld, die den moed mist, de waarheid onder de oogen te zien, als een naïef jongentje zonder ondervinding, of wel als een oude paai, die niet meer op de hoogte is van zijn tijd, al naar gelang de ander ouder of jonger is.

Weet men zich tegen dat überlegene te verzetten en nu eens kloekweg zelf de leiding van het gesprek te nemen en te vragen, op welke gronden rust u w e meening en op antwoord aan te dringen in weerwil van groote gebaren en van: „maar dat is nu toch duidelijk genoeg" en „laten we ons toch geen gekheid verbeelden" en „ieder, die zijn gezond verstand gebruikt...", dan komt ten langen leste slechts een vergelijking tusschen de strijdkrachten van de groote naburige naties en de onze: zóóveel schepen Engeland, zóóveel kanonnen Frankrijk, zóóveel wij, en met grooten nadruk worden de indrukwekkende cijfers genoemd van den vreemdeling en met hyperminachtenden spot onze kleine daartegenover in scherpe tegenstelling, in een afwisseling, die zou kunnen dienen als een proef in voordracht.

Het spreekt echter van zelf, dat de ander die cijfers ook wel kent of vinden kan en dat hij ook zonder de cijfers wel wist, dat de groote mogendheden veel meer materiaal en manschappen hebben dan wij.

Maar even duidelijk is het, dat de kracht van den vreemdeling en onze zwakheid slechts bewijzen, dat wij, in gelijke omstandigheden tegen hem optredende, het zullen verliezen en zóó absoluut zeker verliezen, dat het aangaan van den strijd een krankzinnige, ja een misdadige daad zou zijn, omdat het gelijk stond met moord op onze eigen zeelieden gepleegd.

Gezegd is hiermee, dat een slag in open zee tusschen onze heele vloot en de heele, of een eenigszins noemenswaard deel van een vijandelijke vloot, niet te leveren is.

Gezegd is hiermee, dat de heer WENTHOLT zijn eventueel

opkomenden lust om Engeland te annexeeren, moet weten te te bedwingen.

Maar meer niet en meer behoeft niet te worden toegegeven.

En allerminst dit: dat ons land door een overmacht van schepen en kanonnen onmiddellijk en zeker in te palmen is; dat ons land geen hulpbronnen heeft, waaruit voldoende verdedigingsmateriaal is te putten, om een zeer groote overmacht te beletten, ons van de zeezijde te naderen.

Er mogen ook deskundigen zijn, die dat beweren. Zij althans achten dit niet zóó voor de hand liggend en duidelijk, dat het door een eenvoudige vergelijking van tonnenmaat en kanonnen zou zijn te bewijzen. Zij gebruiken bij hun bewijsvoering zeekaarten, kustteekeningen, allerlei cijfers omtrent diepten en getijen, analoge gevallen in de krijgsgeschiedenis enz. en dan spreken zij zich niet zoo stellig uit als de niet deskundige, die het „nuchtere gezond verstand" voldoende acht om dadelijk onze onverdedigbaarheid in te zien en vooral: die enkele deskundigen hebben zeer vele andere deskundigen lijnrecht tegenover zich, die de ongenaakbaarheid van onze kust, mits verdedigd door hulpmiddelen, welke stellig onder ons bereik zijn, even wetenschappelijk meenen te kunnen bewijzen.

Zou het nu om iemands eigen huid gaan en zou een deel van de geraadpleegde dokters zeggen: „niets aan uw kwaal te doen", en een ander deel „gij geneest zeker, mits met de door ons voorgeschreven levenswijze", dan ziet men den patiënt veeleer die levenswijze aanvaarden dan zich ten doode wijden.

Voor hem, die eigen vaderland ook als eigen huid beschouwt, is hierdoor reeds den weg gewezen.

Maar wat ziet nu een leek op de vloot bovendien nog uit eigen oogen?

Niet natuurlijk, bij welke der beide deskundige partijen de waarheid is, maar wel: dat in onze verdedigbaarheid door de marine-autoriteiten zelf ten volle wordt geloofd, dat het oorlogsspel geen pure verbeelding is, maar dat men de oorlogstoestanden veronderstelt, zóó, als die ook inderdaad vermoed worden te zullen zijn door Nederlandsche zoowel als buitenlandsche politici.

Wel wordt bij de omschrijving van het gegeven gesproken van „Westland", „Oostland", „Zuidland", die tegen elkaar vechten en ons land om een of andere reden noodig hebben, maar ieder begrijpt natuurlijk, dat bv. met „Westland" niet het liefelijke peren- en pruimenoord in deze provincie wordt bedoeld, en elke leek kan nagaan, dat de te duchten oorlogstoestanden hier volkomen nuchter onder de oogen worden gezien. Hoe sterk de vijand is, op welk oogenblik en op welken afstand men wijken moet en omgekeerd, wanneer men mag verwachten dat hij wijkt, wordt heel kalm nagegaan uit een der vele boekjes, waarin alle oorlogsschepen der wereld in de uiterste nauwkeurigheid staan beschreven en waarin men dus dadelijk zien kan, welke schepen „Westland" of „Oostland" op ons kan en

vermoedelijk zal afzenden, hoe groot, hoe snel, van welken diepgang, van welke bewapening ze zijn. Illusies maakt men zich daarbij niet, de veronderstelling dat wij moediger zullen zijn dan de vijand of dat één Hollander tien buitenlanders zal omverblazen, blijft vreemd aan alle berekeningen.

Zoodra een vijandelijk schip in gunstiger positie tegen een der onze is gekomen dan omgekeerd, wordt die positie dadelijk veranderd, iets wat in zeer veel gevallen eenvoudig beteekent: gaan wij op den loop, en of we bij die gelegenheid kunnen geacht worden ontsnapt te zijn, of niet, hangt slechts af van de verhouding tusschen onze precies bekende snelheid en de even precies bekende snelheid van het vijandelijk schip; aan de mogelijkheid, dat onze machines in geestdrift voor het dierbare vaderland ons in oorlogstijd zullen verrassen met het dubbele van het vermogen, waartoe zij in vredestijd in staat zijn, wordt geen moment gedacht, noch dat ons geschut verder zal dragen of dat van den vijand niet werken zal. Er wordt opgerekend, dat ook de vijand zijn best zal doen en zoo vrij zal zijn, gebruik te maken van zijn grootere macht. De schepen immers, die bij schijngevechten de vijandelijke vloot voorstellen, worden ook gecommandeerd door Nederlandsche officieren, die in belang van eigen roep wel zorgen zullen zoo min mogelijk fouten te maken.

Welnu, duidelijk hebben we het gezien, zooals geen admiraal en geen matroos het duidelijker zien kon, dat het voor een vijandelijke vloot, ook met het zwaarste geschut bewapend, en van de snelste machines voorzien, een uiterst moeilijk ondernemen is in onze wateren te komen en te landen en dat het zelfs hoogst gevaarlijk kan zijn ons te naderen, zoodra wij over een voldoend aantal torpedobooten, vooral onderzeesche torpedobooten, beschikken (een aantal dat volstrekt niet groot behoeft te wezen) en buitendien onze kustverdediging in orde is, hetgeen de deskundigen mogelijk verklaren, ook financieel.

Die onderzeesche torpedobooten vinden niet bij ieder sympathie. Men ziet iets verraderlijks in dat onder water onzichtbaar naderen, een groot schip doodelijk wonden en vele honderden menschen tegelijk den dood brengen, zonder dat hun moed en hun kracht iets vermogen.

Dit gevoel is eerbiedwaardig, maar het zal moeten wijken voor de overweging, dat toch die honderden menschen allen zijn — hoezeer brave lieden — vijanden, menschen, die bereid zijn, menschen die komen om ons te dooden, ons land en onze vrijheid te nemen.

Voor de overweging, dat, wat de torpedo vernielt, toch niet anders is dan een vernielingswerktuig.

Voor de overweging, dat de grootste vloot van onderzeeërs niet in staat zou zijn een land te veroveren, dat hier dus zuiver verdediging is en tegenover het onsympathieke van den venijnigen, niet af te weren prik, het even antipathieke, demoraliseerende, moedeloos en wanhopig makende staat van de plompe, overstelpende overmacht van een groot, dik gepantserd schip, dat

niet te naderen en niet te beschieten is en in volkomen veiligheid met een kleiner schip kan doen wat het wil.

Men heeft vaak de verwachting uitgesproken, dat het steeds voortschrijdend volmaken van het oorlogstuig ten slotte den vrede aan de volkeren zal brengen.

Is dit zoo, dan zal die weg het spoedigste worden afgelegd door het kleine materiaal dat het groote vernielt, niet door het steeds groeiend groote materiaal.

Zoo beschouwd, is er iets sympathieks in die venijnige dingen, die met het grootste oorlogstuig ook den oorlog zelf aantasten en die ten minste eenige gelijkheid brengen tusschen sterke en zwakke natiën.

De dag van den schepeling.

Bewezen achtende, dat de gewone Nederlandsche burger niet de zekerheid heeft, dat zijn land van de zeezijde onverdedigbaar is, welke zekerheid hij noodig zou hebben om met gerust geweten zijn vloot te kunnen verwaarloozen, rekenen we daarmede tevens aangetoond, dat de schepelingen, hun doen en laten, hun wel en wee, hun aard en geest den Nederlander aangaan.

Dat toch de kanonnen niet van zelf afgaan, zooals men indertijd beweerde dat de Chassepots zouden doen, dat de machines niet werken zonder machinisten, het stuurrad de bekwame hand van den zeeman niet kan ontberen, begrijpt ook hij, die nooit aan de „wallekant" kwam.

Nu bestaat er geen volkomen onwetendheid omtrent het hedendaagsche leven op de oorlogsvloot.

Het is veel erger. Er bestaan meeningen, die vermoedelijk hun grond vindende in zeer oude, sedert lang verdwenen toestanden, thans ver van de waarheid, ja, daarmee dikwijls in scherp contrast zijn en die meeningen uit te roeien, door andere te vervangen, met de waarheid overeenstemmende of er dicht bijkomende — niet wij scheppen ons 't droombeeld dit te vermogen. Het zal al wel zijn, wanneer dat deel van 't Nederlandsche volk, dat door dit blad wordt bereikt, zich na de lezing van deze artikelen eenigszins onzeker gaat voelen ten opzichte van de juistheid van zijne vroegere denkbeelden.

Trouwens: wij pretendeeren ook niet na een zeer kortstondig verblijf op een oorlogsschip en te Nieuwediep er alles van te weten, al werd dit verblijf geheel en al besteed aan onpartijdig onderzoek en navraag.

Die navraag vooral bleek een weg te zijn, die niet dan met groote hindernissen voert tot het doel, want we deden de verrassende ervaring op, dat in dit kleine maatschappijtje, begrensd door de muren van een klein stedeke, door de verschansing van een enkel schip, op dezelfde vraag zóóveel verschillende, met elkaar strijdige antwoorden werden gegeven, dat men wanen zou met menschen te doen te hebben, verschillende van ras, verschillende van taal, geboren in ver van elkaar ver-

wijderde luchtstreken en op tijdstippen waartusschen eeuwen vervlogen.

Onze ex-collega, de talentvolle voordracht-kunstenaar mr. A. W. KAMP had in het vorige seizoen een ongemeen en welverdiend succes met zijn humoreske over het broodje van Beowulf. Hij liet ons achtereenvolgens hooren, wat er werkelijk was geschied met een boterhammetje, dat een jonge prins liet vallen en opgeraapt werd door een arm kind (en daarmee uit), wat van dit eenvoudig voorvalletje werd gemaakt in het hofblad, hoe een socialistisch blad het zijn lezers meedeelde, hoe het broodje later tot een miraculeus broodje werd gemaakt, hoe het na eeuwen werd besproken in den catalogus van een museum, dat een stuk van het Beowulfsche broodje bewaarde, en eindelijk hoe de authenticiteit van het korstje in een geleerde brochure, nóg later uitgegeven, ernstig en hevig werd aangevochten op grond van diepgaande studiën omtrent de wijze van bewerking van het meel in den tijd van Beowulf, welke verschillen zou van de wijze, waarop het bewaarde brood was gemaakt.

Herhaaldelijk hebben we aan dit vermakelijke verhaal moeten denken en de volkomen juistheid van zijn bedoeling gevoeld bij de tallooze vraaggesprekken, die we met zeelieden voerden. En nu meene men niet, dat die groote verschillen alleen werden gevonden tusschen schepelingen van hoogeren en die van lageren militairen rang, tusschen hen, die ook in maatschappelijk opzicht ver van elkaar staan, neen, wij zagen de scheidingsmuur opgetrokken tusschen mannen, die van ochtend tot avond naast elkaar hetzelfde werk verrichten, die des nachts van elkander de ademhaling hooren. Ook versta men wel, dat we uitsluitend het oog hebben op mededeelingen, gegeven door lieden, wier goede trouw bij ons volkomen vast staat, al deed de beroepservaring ons hier en daar wel eenige tendenz bespeuren, die door haar waarneembaarheid gevaarloos werd.

Toch is het feit zelf, dat er zoo groot verschil van gevoelen is omtrent hetzelfde door allen dagelijks waargenomen object, het feit zelf, dat er tendenz is in sommige antwoorden, niet zonder groote beteekenis.

Maar daarover later. Eerst wat wij zelf zagen van het broodje van Beowulf, van het dagelijksch leven aan boord van een Nederlandsch oorlogsschip.

Hoe laat men opstaat of naar bed gaat, dineert of ontbijt, zullen we niet meedeelen, ten eerste om alle cijfers te kunnen bannen uit een stukje, dat bestemd is om geheel te worden gelezen, en voorts omdat aan boord die tijden gedurig wisselen, niet voor alle groepen van schepelingen dezelfde zijn en die uren zeer weinig zeggen omtrent de zwaarte van den dienst.

Genoeg, dat de tijd voor slapen gegeven, tamelijk wel overeenkomt met dien, welken een mensch te land gewoonlijk daaraan besteedt, waarbij ten nadeele van den zeeman komt, dat de uren niet zóó geregeld zijn, immers afhankelijk van de behoeften der navigatie, die des nachts niet ophoudt en die op haar beurt

geheel afhankelijk is van de zee, en deze heeft nu eenmaal het onderscheid tusschen dag en nacht nooit willen erkennen. Zij die de wacht hebben, zij die stoker zijn of den machinist behulpzaam moeten wezen, hebben allerlei afzonderlijke schikkingen te maken met Morpheus.

Er staat tegenover dat deze gemoedelijkste aller goden den zeeman buitengewoon coulant behandelt.

Op schier alle uren van den dag kan men op het dek en beneden mannen zien liggen slapen, „piepen" noemt de zeeman het, officier of matroos, speciaal daarmee het niet-officieele slapen aanduidend, het slapen tusschen de werkuren in, buiten de opgemaakte kooi, en we hebben meesterstukken zien verrichten in dat piepen! Hoe groot onze bewondering was voor den arbeid dien deze mannen presteeren, de bewondering voor hun slaap was geen geringere.

Op een harde bank of tafel en zonder eenigen steun voor het hoofd of verzachting voor de ledematen, plat languit liggend uren lang zonder er af te rollen, in elkaar gedoken in een hoekje, waaruit men met schrik een paar beenen ziet steken, gelaarsd en gekleed, slaapt de zeeman, zooals geen roos hem dat verbetert, en of men nu al vlak langs hem heen de zwaarste kettingen laat loopen, die een lawaai maken, dat een gewoon wakend mensch „oorverdoovend" zou noemen, of er al twintig kameraden over hem heen stappen en er een half dozijn in zijn onmiddellijke nabijheid het hoogste lied uitzingen — soms zes verschillende hoogste liederen — hij piept en hij blijft piepen, zoolang hem dat convenieert.

Met dat al wordt de „kooi", zooals elk zeeman zijn bed noemt, niet versmaad, al is er verschil tusschen den kooi van een officier en die van een matroos; terwijl de eerste slaapt in een couchette, zooals men ze op een passagiersboot aantreft, heeft de laatste de hangmatten, voorzien van kussens en dekens, en die voor het grootste deel op het voorschip onder den blooten hemel tusschen de tuigage worden opgehangen; er is plaats daarvoor ook in het benedenruim, maar in weerwil van de kunstmatige luchtverversching behoeft men maar eenmaal ter plaatse te zijn geweest, om zeer goed te kunnen begrijpen, dat aan de open lucht de voorkeur wordt gegeven.

Ook in den winter slaapt men op het dek, alleen wordt dan wel een beschuttend zeil om de kooien heen getrokken, een voorzorg waarvan velen echter niet gediend schijnen, en dat wordt begrijpelijk, wanneer men weet, dat het toilet eveneens door de meesten op het dek wordt gemaakt, en daarbij het gansche bovenlijf tot aan het middel wordt ontbloot.

„Maar 's winters — vertelde ons een onderofficier lachend, alsof hij daar een heel erge koudkleumerigheid van zijn jongens aan het licht bracht — 's winters zie je een heele boel aan de lijzijde kruipen, als ze zich wasschen."

De arme „Vaderland"-redacteur was overtuigd, dat hij in gelijk geval niet zou kruipen, maar hollen.

(Men weet natuurlijk, dat de loefzijde de kant is, waar de wind vandaan komt, de lijzijde de andere kant).

Warm water kan men krijgen, maar daar het onder de zeelieden geen mos is, zich daarvan te bedienen, begrijpt ieder, dat zelfs de matroos, die er heel veel lust in zou hebben, zich onthoudt; de spot van de kameraden en de vrees daarvoor speelt een zeer groote rol in dit kleine wereldje, een rol, die even vaak een goede als een slechte is. Zeer dikwijls krijgt men op een vraag aan een matroos of zelfs aan een gegradueerde naar de reden van zijn doen of laten ten antwoord: „de kameraden ..."

Van het eten aan boord kan men zeggen, dat het voortreffelijk is, betrekkelijk en absoluut.

Met „betrekkelijk" bedoelen we „in vergelijking tot den kost, waaraan de meerderheid van de zeelieden in eigen gezin en zij, die in maatschappelijken stand van hen niet verschillen, gewoon zijn.

Men kan veilig zeggen, dat geen werkman en geen lid van wat men „de kleine burgerij" noemt, zoo goed, zoo smakelijk en zoo voedzaam eet als de matroos op een Nederlandsch oorlogsschip. Maar ook absoluut, zonder vergelijking, kan men het eten aan boord prijzen; daar ook de officieren bij den lunch uit dezelfde keuken worden bediend, hebben wij tien dagen lang zelf kunnen oordeelen. Wel bestaat de lunch van de officieren nog bovendien uit eenige voedings- en genotmiddelen, zooals men die gewoon is op de tafel van den eenigszins welgestelde aan te treffen, maar 't hoofdgerecht is hetzelfde dat den matroos, natuurlijk in grooter quantum, wordt verstekt, dus spreekt het van zelf, dat de officieren er precies even groot belang bij hebben als de matrozen, dat de keuken goed is.

Op het toilet volgt een formaliteit, die voorheen de „zindelijkheidsinspectie" was: de superieuren beoordeelden namelijk of iedereen er zoo behoorlijk uitzag als de kameraden, die genoodzaakt waren te zamen met hem te eten, te werken enz., het recht hadden te vorderen. Gelukkig zijn de tijden voorbij, dat zoo iets noodig was en ziedaar een van de meest sprekende bewijzen, hoe het gehalte van de tegenwoordig op de vloot dienenden verbeterd is, een bewijs misschien ook voor de algeheele verbetering van den Nederlandschen volksaard ten opzichte van zindelijkheid en fatsoenlijkheid. Den jongen matrozen, die te dien aanzien niet goed toegerust de ouderlijke woning verlieten, wordt wel door de ouderen aan het verstand gebracht, welke plichten men jegens elkaar heeft te vervullen.

Men ontbijt en men gaat aan het werk.

Is dat werk nu zwaar?

De schipper, de bootsman, de matroos van den ouden stempel — niet zoo heel ouden stempel: we spreken van veertigjarigen — antwoorden met een spotlach: „vroeger werd er gewerkt, toen er nog zeilen waren, maar nu heelemaal niet, de zeelui zijn nu heelemaal niets meer waard."

Wanneer nu een landmensch ziet, hoe sommige werkzaamheden worden gedaan, hoe bijv. bij stormweer een boot wordt uitgezet en geroeid, een boot, die binnen een enkele minuut tientallen van meters stijgt en daalt, hoe in masten wordt geklommen, die duizelingwekkende bewegingen maken, hoe de eenvoudigste, telkens voorkomende werkzaamheden een krachtsinspanning en een mate van behendigheid vorderen, die doen vragen, of deze zeelieden van ander maaksel zijn dan anderen, is het moeilijk zich een voorstelling te vormen van den zeeman in vroeger dagen, toen de zeilvaart nog van beteekenis was.

Men moet echter toegeven, dat inderdaad veel werk aan boord ook aan land kan worden gedaan: het oliën, poetsen enz. van kanonnen, waarvoor groote technische kennis is vereischt, ook bij den kanonnier, die daarmee is belast; immers alle stukken moeten uit en in elkaar worden gezet, het schrobben van het dek, dat natuurlijk veel gemakkelijker is, maar ook nog niet door u of mij zou kunnen geschieden; we zagen eenige jongens „van de opleiding" les krijgen in deze kunst, waarbij vooral een moeilijkheid is, dat men niet tegen andermans bezem mag botsen, zoodat het schrobben op de maat moet gaan, zoo goed als een wals of een polka, waarbij het niet geoorloofd is, de voeten van de dame te verpletteren; smeden, bankwerk, timmeren, enz., geschiedt natuurlijk door vaklieden, maar zeer veel andere dingen als verven, teren, gebeurt door de matrozen, die eveneens allen zekere huishoudelijke werkzaamheden verrichten als het verstellen van hun eigen kleeren, het schillen van aardappelen en dergelijke dingen, terwijl de aan machinisten toegevoegden, de torpedisten enz. hun eigen werk nog bovendien hebben.

Dat alles maakt, dat het leven van den zeeman, veel afwisselender, veel ontwikkelender, veel belangwekkender en veel voller is dan dat van den werkman te land en buitendien veel gezonder, omdat hij zijn werk bijna altijd verrichten moet in de open lucht.

Sociale toestand.

We hebben in onze verslagen omtrent de manoeuvres het woord van Minister Ellis aangehaald: „Ga hun nu zeggen, dat zij arbeiders zijn in dienst van den Staat en de illusie is weg", en reeds hebben we betwijfeld of dit voldoende was om de illusie weg te nemen; immers vaak, zeer vaak wordt het gezegd en luide en zeer luide: toch hebben we nog zooveel poëzie, nog zooveel warme liefde voor het zeemanswerk aangetroffen. Daarom hindert het niet om het nog maar eens te herhalen, nu het eenmaal gezegd wordt en zeker kunnen wij, burgers, het elkaar zeggen, al hooren de zeelieden het, wanneer ze het maar goed hooren en er goed bij denken, dan is het waarlijk niet erg.

Want een arbeider is niet iets zoo prozaïsch en gerings, wanneer hij maar liefde koestert tot zijn vak, en het vak van den zeeman is er een om lief te hebben en men kan en moet

het vergelijken met het handwerk van andere arbeiders, omdat de matroos en de marinier nu eenmaal voortkomen uit dezelfde omgeving, waaruit ook de average arbeider voortkomt. Welnu we zouden niet weten, welke arbeid te land gezonder, afwisselender en vroolijker is dan die van den zeeman.

Hoeveel uur? Hoeveel loon?

Alweer: we kunnen alle cijfers, omdat ze worden bestreden, omdat ze zonder alle omstandigheden er bij niets zeggen, en vooral omdat we wenschen te worden gelezen, weglaten.

Maar dit is zeker: 't zeemansleven heft — ten minste voor den ongehuwde — alle zorg op.

Of de aardappels duur of goedkoop zijn — zoo zei een zeeman, die overigens ook pruttelen kon — wij eten toch."

Zoo is het: hij eet, hij heeft kleeren en — wel geen dak, maar dat kan hij ontberen — hij heeft een zachte legerstede.... terwijl hij (zie boven) met een harde het evengoed kan doen; en daar de zorg, de onzekerheid de eerste levensbehoeften te hebben, de allergrootste hinderpaal is tegen het volmaakte geluk, kan men zeggen, dat de zeeman daar in het algemeen dichter bij staat dan de arbeider te land.

Den ongehuwden zeeman kan dus nooit erger financieel ongeval treffen dan dat hij geen geld heeft voor zijn menus plaisirs.

Men weet het: zijn kleeren, zijn beddegoed en zoo meer, betaalt hij eigenlijk wel zelf, hem wordt eenvoudig berekend: zóóveel gage, minus zóóveel voor een broek, zóóveel voor een paar laarzen enz. enz., blijft dus zóóveel baar geld en dat is, voor den volwassen, soliden man, dan ook het beste; hij heeft zijn eigen kleeren en verdere benoodigdheden, hij heeft er belang bij die zuinig te gebruiken en goed te onderhouden als elk ander prudens paterfamilias, maar.... de Staat, die eenmaal beslag legt op zijn werkkracht voor den tijd van het aangegane dienstverband, kan hem veilig voorschot geven en zelf zorgen voor de richtige afbetaling, zóó, dat noch de schatkist eenig verlies lijdt, noch de zeeman aan de eerste levensbehoeften gebrek heeft. De zeeman moge dus niet veel geld hebben, geld z o r g heeft hij, ongehuwd, heelemaal niet.

Hoezeer hij in dat opzicht een weeldekind is, blijkt uit het antwoord, dat we van verschillende mindere schepelingen kregen op onze herhaalde vragen naar hun wenschen: „de schepen moesten niet te Nieuwediep thuis behooren maar te Amsterdam."

Immers: „Wat heb je nu in Nieuwediep? Nooit wat te doen en naar Amsterdam gaan kost zooveel geld".

Het is merkwaardig, hoe zelden men bij een werkman te land, die men op deze wijze ondervraagt, iets bespeurt van een voorkeur voor de plaats waar hij woont, in verband met de genoegens, die zij aanbiedt. Hij weet of er veel werk is of weinig, hoe hoog het loon er is en hoe duur „het leven". De zeeman l e e f t vanzelf en vraagt naar amusement.

De gehuwde heeft natuurlijk voor zijn gezin dezelfde zorgen

als elk ander, die tot het groote gilde van de huisvaders behoort, maar één zeer groote zorg, de allergrootste is van zijn schouders genomen: de werkloosheid; hij heeft niets te maken met slapte in bedrijven, hij heeft niet te vreezen voor ongevraagd ontslag, dat het gezin van den arbeider te land elk oogenblik met honger en ellende bedreigt.

Natuurlijk zal ook de welvaart en het geluk van een zeemansgezin voor een zeer groot deel afhankelijk zijn van het gedrag van het gezinshoofd, maar tegen het wangedrag van een al te schuinsmarcheerend man en vader is vrouw en kroost beschermd: de Marine zorgt dat papa min of meer recht marcheert en zij heeft krachtiger dwangmiddelen dan een bedsermoen.

Geen wonder dan ook, dat men bij een wandeling door het inderdaad wat doodsche Den Helder door de wijken, waar de matrozen en onderofficieren wonen, vergeefs zoekt naar krotten en ellendige woningen. Het gezin van den zeeman is behoorlijk, netjes en goed gehuisvest, zijn vrouw en zijn kinderen zien er over het algemeen knap en welvarend uit.

Door in plaats van een ingewikkelde cijfertabel het bovenstaande te geven als antwoord op de vraag naar het loon van den zeeman, zijn we van boord afgedwaald naar het land en hebben we de vraag naar het aantal uren, dat gewerkt wordt, in den steek gelaten.

We gaan dus weer aan boord en begrijpen onmiddellijk, dat het aantal uren, waarin wordt gewerkt, al heel moeilijk is vast te stellen, omdat dit verschillend is voor elke der vele categorieën schepelingen, en afhangt van den aard van 't werk, den tijd van het jaar en niet het minst van de gesteldheid van weer en zee. Ook spreekt het vanzelf, dat men varende heel andere dingen doet dan in de haven of op de ree liggende en voorts, dat er geen enkele minuut in het gansche etmaal is, waarin de schepeling per se vrij is en een opgedragen dienst mag weigeren, men denke b.v. aan storm, aan averij, enz. Zoo goed als de burger, wiens huis in brand staat of wiens schoorsteen naar beneden rolt, zal ook hij in het holle van den nacht hebben op te staan en de handen uit te steken.

Maar in gewone tijden treft het werkelijk, hoe zelden de zeeman niets heeft te doen en men heeft den indruk, dat inderdaad zijn werkuren den idealen acht verre te boven gaan, hoe zeer de ouderen — alweer waarschuwen we, dat hier niet te denken valt aan een door ouderdom gebogen laudator temporis acti, want die vindt men niet aan boord, maar aan mannen tusschen 40 en 50 jaar — hoezeer deze ouderen dan ook beweren, dat „tegenwoordig het volk op een warme stoof wordt gezet".

Aan dat „op een warme stoof zetten", zooals een veel gebruikte hyperbool luidt, schrijven ze een massa onheilen toe, niet het minst deze, dat de mannen „niets meer waard zijn tegenwoordig", zooals we al gezien hebben, maar ook: het ontevreden zijn en het morren, terwijl „het toch zoo best is

aan boord en zoo veel beter wat eten en drinken en zoo aangaat, dan in vroeger tijd".

Op dat morren en klagen, dat we natuurlijk zooveel mogelijk trachtten te hooren, komen we straks nog terug.

Zooals gezegd echter: den burger lijken die rusttijden nog al kort, maar men bedenke, dat de rust ook rust is en al heel gauw ontaardt in het beruchte oorkussen des duivels, wanneer ze te lang wordt.

De arbeider te land, wiens dagtaak is geëindigd, heeft een soms zeer langen weg af te leggen naar huis, zooals hij denzelfden weg heeft afgeloopen, voordat de dagtaak begon; neemt hij eenige rustpunten in herbergen, dan gaat er weer wat tijd verloren; speelt hij er biljart, dan nog meer. Verder kan hij fietsen en wandelen of huiselijke bezigheden verrichten, die zijn vrouw hem opdraagt.

Niets van dat al is den zeeman beschoren, zijn rust is inderdaad rust, hij is altijd bij „het werk", hij is opgesloten binnen de verschansing, hij leest, rookt, slentert een beetje, zit, ligt, of... „piept", hij piept zelfs verbazend veel, wellicht door de zeelucht, en buiten en behalve dat alles praat hij in zijn vrijen tijd, en het is dit praten, dat de zeebonk van den ouden stempel het meeste vreest, als eerste en voornaamste gevolg van het gezet worden „op de warme stoof"; uit dat praten toch komen de denkbeeldige grieven, terwijl uit denkbeeldige grieven zeer wezenlijke en zeer gevaarlijke ontstemming zou kunnen ontstaan.

Toch doet men nog andere zaken dan de genoemde dingen, die men schier niet anders doet dan aan boord, waar men op elkanders gezelschap is aangewezen. Nooit hoorden we van ongeschoolde zangers zoo krachtig en welluidend liederen zingen des avonds na het eindigen van het werk. Liederen zingen doet trouwens aan den wal ons volk niet. Men hoore het domme gelol bij volksfeesten, de honderdduizend maal herhaalde, ten eenenmale niets beteekenende, niets willende, niets zeggende refreinen, wanneer men al woorden zingt en geen zinleege klanken uitstoot, om de melodie te dragen, die geen melodie is.

Het is het onschatbare voorrecht van den zeeman, dat hij zingt, echt zingt, liederen, die worden begeleid door de harmonica, liederen, die slot en zin hebben, die vroolijk of droevig zijn, stukjes uit den liederenbundel voor Janmaat en Soldaat, doch die men van de soldaten te land, die veel minder dan zijn collega's van het natte element, met elkaar verbonden zijn, niet zoo algemeen hoort.

De matrozen kennen ze allen, van den oudste tot den jongste zingt mee zonder tekstboekje; de jongens en lichtmatrozen luisteren de meest gewilde liederen al spoedig af van de anderen en zoo zal weldra het boekje gansch en al overbodig worden.

Volkomen en uitsluitend zeemansachtig is het dansen van paren, die geen paren zijn in den eigenlijken zin; immers, zij

bestaan alleen uit mannen en ziedaar de eenig ernstige, maar dan ook zeer ernstige schaduwzijde van het zeemansleven: de vrouw ontbreekt aan boord.

Voor hem, die op het land leeft, is het wennen aan die omgeving van louter mannen schier even moeilijk als het leeren verblijven op den niet stabielen bodem, en misschien is de voornaamste oorzaak van „landziekig zijn", het heimwee naar den vasten wal, dat iemand voor het zeemansleven ongeschikt kan maken, wel hierin gelegen, dat hij zich niet schikken kan in die eigenaardige „halve wereld" aan boord, en zoo moet men dat dansen van man met man eenigen tijd hebben gezien om het niet meer komiek of onaesthetisch te vinden.

In den zang van den zeeman, in zijn gesprekken en in zijn overpeinzing, neemt de vrouw dan ook een zeer groote en — hooge plaats in, een des te hooger en edeler plaats, omdat hem de vrouw altijd is de rust, de vrijheid, de veiligheid, de poëzie; hij ziet de vrouw niet als de gewone getrouwde man, die — zeer zeker de superioriteit van zijn betere helft gaarne erkennende — wel eens zóó aan die superioriteit gewoon raakt, dat hij de juiste waardeering er voor verliest, ja, dat hij des Guten zu viel meent te hebben en naar de societeit verlangt.

Als de zeeman bij zijn vrouw of zijn meisje is, dan is hij vrij van het moeilijk werk, dan is hij op het land, waar toch alle zeelui zijn geboren, dan moet hij van het korte feest profiteeren, omdat hij weldra weer een langen tijd tegemoet gaat, waarin hij niet slechts van zijn vrouw is verstoken, maar van alle vrouwen, een tijd, waarin hij weer leeft te midden van die incomplete mannenwereld.

We hebben hiermee het eenig groote nadeel van het zeemansleven genoemd, dat we als zoodanig hebben gezien en erkennen, in èlk ander opzicht vonden we bij de vergelijking tusschen zee- en landleven het voordeel aan de zijde van de marine.

De „geest".

Wat geen vergelijking toelaat, dat is de machtige poëzie van de zee zelf, die wijde, heerlijke, edelmoedige gedachten tot den mensch brengt, en waarvoor de zeeman toegankelijker is dan de boer voor de schoonheid van de hem omringende natuur, die den vreemdeling van heinde en ver doet komen, maar die hij zelf nooit heeft gezien, allerminst begrepen.

De zeeman ziet, voelt, begrijpt zijn zee wèl.

Als hij zich na heel, heel lang turen op de golven, van de verschansing keert, dan doet hij dit niet omdat zijn gesprek met al dat wit en al die kleuren, met al die beweging en al die schittering, met al dat licht en al dat geluid, zou zijn geëindigd, omdat hij niet meer zou willen hooren naar wat zijn zee hem toefluistert, omdat hij haar verhalen en haar lessen al zou kennen.

Hij moet weg, zijn plicht, zijn werk roept hem, maar

morgen en overmorgen zal hij daar weer staan, naast een lange rij kameraden, die toch elk afzonderlijk alleen zijn met de zee.

Het gemeenschappelijk zingen, dansen, lezen, het gemeenschappelijk leven, de voortdurende omgang ook met lieden van hoogere beschaving dan die, welke zij in hun omgeving kenden, de gemeenschappelijk ontvangen indrukken van vreemde volksgebruiken op hun Hollandsch gemoed, dat alles heeft een eigen gemoedsleven ontwikkeld, rijker, voller dan dat van den mensch te land, die vaak geen enkelen medemensch heeft, die hem kent en welken hij kent. Op zee is het niet mogelijk de eenzaamheid te zoeken, is het niet mogelijk elkaar niet te kennen, er zijn daar geen menschen, die geen ander gemoed verstaan dan het hunne, die geen andere wenschen en neigingen begrijpen dan die aan welke zij zelf onderhevig zijn; men moet anderen verdragen, men moet zichzelf vormen, eigen ik toetsen voortdurend, niet alleen bij het werk — zooals aan den wal geschiedt — om aan het einde daarvan met een verlicht gemoed weer „zichzelf" te worden na vermoeiend huichelen, maar dag en nacht, arbeidend, etend, drinkend, bij vreugd en leed heeft de een rekening te houden met allen.

Het leven in die mikrokosmos heeft bij den zeeman een aantal ook uiterlijk zeer waarneembare gevolgen.

Aan 'n aantal dingen geeft hij andere namen dan Van Dale of De Vries en Te Winkel. Wil men een gesprek tusschen zeelieden goed kunnen volgen, dan heeft men een heele verklarende woordenlijst noodig, hoewel het niet zoo erg is als een Nederlandsch journalist, die de jongste groote vlootoefeningen meemaakte, beweerde, n.l. dat de zeeman alle woorden in tegenovergestelden zin gebruikt (hij noemt b.v. een kalme zee een „slechte" zee, „waarloos" wat juist zeer noodig is enz.) Veel van hun eigenaardig vocabulaire is ontleend aan het Maleisch, veel Hollandsche woorden zijn van beteekenis veranderd onder den invloed van het eigenaardig gebruik van de zaken zelf aan boord.

Natuurlijk zijn er ook meeningen en opvattingen, zijn er vooral ook zeden en gewoonten, die door de verschansingen van H. M.'s schepen worden begrensd.

De leelijkste en tevens de mooiste is de gewoonte van het tatoueëren van het anker op een zeer zichtbare plaats op de hand, een gewoonte waarvan de officieren niet geheel vrij zijn, ook zij laten zich vaak tatoueëren wanneer ze in de tropen komen, en betalen soms veel geld om een mooie bloem of vogel op den arm te hebben; alleen: zij zorgen, dat dit fraais op een plaats blijft, die de kleederen verbergen.

De anderen echter, die niet „in politiek" aan land komen en daar geen gesellschaftliche plichten hebben te vervullen, zijn er op gesteld, dat het anker duidelijk zichtbaar zij, tusschen pols en duim, en hoe griezelig deze tegennatuurlijke verandering is van den menschelijken opperhuid, de gewoonte is poëtisch en sympathiek als geen andere. Het verbond met de marine

wordt vrijwillig gesloten voor het gansche leven; eens zeeman, altijd zeeman, ook al is het dienstverband allang ten einde en al heeft de lichaamstoestand of de zucht naar verandering het zeeleven zelf doen verruilen, men is en blijft zeeman tot den dood, het huwelijk met de zee aangegaan wordt nooit door echtscheiding ontbonden en het anker op de hand behoeft niet in de vestzak, het verstolen verblijf van zoo menigen trouwring!

Ziedaar den zeeman zooals zijn moeder hem ter wereld bracht en zijn tweede moeder, de zee, hem vormde en opvoedde.

Van haar leerde hij niets dan goeds.

Maar hij kreeg onderwijzers.

En sedert moet men oppassen, wanneer men met hem spreekt: men krijgt soms antwoorden van den onderwijzer.

Wat erger is: sedert moet hij zelf oppassen, wanneer hij zich rekenschap geeft van zijn voelen en denken: hij geeft zich soms rekenschap van het voelen en denken zijner onderwijzers en sedert moet hij oppassen als hij vecht: hij vecht soms voor zijn onderwijzers.

Voor zijn onderwijzers, die het zeer zeker wel goed met hem zullen meenen. Zij dit aangenomen.

Maar tevens houde men die onderwijzers, die herders in het oog, wanneer men vraagt naar den geest, bij de marine heerschende, en wanneer men gesteld is op een juist antwoord.

De meerderheid te land, die dus den zeeman zelf niet spreekt, heeft nog meer te waken tegen verkeerd oordeel omtrent dien geest, omdat zij haar berichten juist voornamelijk krijgt van die leiders, welke hun eigen succes overschatten, niet slechts omdat dit in het algemeen menschelijk is, maar ook omdat de schijn ten deze zeer in hun voordeel is.

Toen we van de groote vlootoefeningen terugkeerden, hoorden we van meer dan een zijde de schampere opmerking, dat men toch waarlijk zooveel aandacht niet meer aan de vloot had te besteden, dat het er toch niets toe deed, hoe ons vaarwater is en hoe de kusttoestanden, wat technisch onze schepen en kanonnen waard waren, de marine was immers toch nooit tegen een vijand aan te voeren: „tachtig percent van de matrozen zijn aangesloten bij den Matrozenbond, als er oorlog is, vechten ze eenvoudig niet".

Gaarne de erkentenis, dat we er vroeger ook zoo over dachten, toen we geen anderen matroos in zijn dagelijksch leven hadden bijgewoond dan den hoogedelgestrengen heer HUGENHOLTZ, toen voor ons de Minister van Marine de theorie was, ds. HUGENHOLTZ de practijk, de Minister het doode weermiddel, ds. HUGENHOLTZ het levende, dat eenvoudig, wanneer het er op aankwam, het doode weermiddel onafgeschoten zou laten.

Wanneer het Departement van Marine, door eindelijk eens de oogen en de ooren van het Nederlandsche volk op de vloot te brengen, ons in dit opzicht van onze dwaling heeft willen doen terugkomen, dan is het doel bereikt.

We kunnen ons natuurlijk ook nu nog vergissen, maar op

dit oogenblik althans gelooven we van een niet gehoorzamen aan de bevelen van de chefs in geval van oorlog ten eenenmale niets meer.

We trachten ons vrij te houden van illusies en beroepen ons niet op de herhaaldelijk — ook te Nieuwediep, ook op de vloot — vernomen verzekering, dat de Matrozenbond volstrekt niet socialistisch is, dat het aantal socialisten onder de leden van dien bond zelfs uiterst gering is, een verzekering die trouwens ook door den heer Hugenholtz eerlijkheidshalve herhaaldelijk in de Tweede Kamer is gegeven.

Beslist immers staat die bond, waartoe de meeste matrozen behooren, onder socialistische leiding, zeer beslist is „Het Anker", het blad, dat alleen maar officieel los is van den bond, geschreven door socialisten, al wordt in het blad misschien geen zuiver politiek-economisch vraagstuk behandeld.

De beschouwing van toestanden en menschen, ja, de termen, die gebruikt worden, doen even spoedig zien of een stuk al dan niet door een socialist is geschreven, als men gewaar wordt of het in het Nederlandsch dan wel in het Russisch geschreven is.

Maar de Nederlandsche zeeman, lid van den bond of niet, „socialist" of niet, zal sterven voor de eer van de Nederlandsche vlag.

Zóó is ten minste onze indruk.

En wel omdat noch zijn bond, noch zijn S.D.A.P. hem zooveel zijn als zijn schip en zijn vlag.

Juist al die nagenoeg algemeene deelneming in den bond moet de geestdrift er voor hebben bekoeld, zoo ze ooit heeft bestaan.

We zagen ons op de vloot omringd door leden van den Matrozenbond, maar moesten zoeken naar iemand, die ons het doel van den bond behoorlijk kon verklaren. Te dom? Te weinig bespraakt?

Dan hadt ge diezelfde lieden eens moeten hooren, wanneer ze de inrichting van een kanon uitlegden of de bewegingen van een torpedo.

Zóóvelen verklaarden, dat ze eigenlijk alleen maar lid waren, omdat men niet anders kan en omdat „je anders geen leven hebt", dat we ons afvroegen, waar dan toch de lieden waren, die dat leven eventueel onaangenaam maken, al begrijpen we zeer wel, dat een heel kleine minderheid een heel groote meerderheid kan terroriseeren, maar, zooals gezegd: die minderheid schijnt zóó klein te zijn, dat we moeite hadden in den korten tijd, die ons ter beschikking stond, eenige leden van die minderheid te vinden, die ons genoeg overtuigd toeschenen om te kunnen aannemen, dat de bond spreekt bij monde van hen.

Het vriendelijkst hoorden wij over den bond spreken door.... de officieren, al oordeelden ze, dat de leiding in de jongste jaren inderdaad een zóódanige was, dat ze met het ontnemen der rechtspersoonlijkheid accoord gingen.

Dat echter de bond oorspronkelijk niet slechts veel goeds

had beoogd, maar ook verricht, gaven ze toe. Niet aan ons werd toegegeven, want wij hadden niets geavanceerd, durfden in den beginne zelfs niet op vriendelijken toon over den bond spreken tot de officieren, uit vrees, dat we hen „kopschuw" zouden maken, een vrees, die spoedig ongegrond bleek, terwijl tegelijk een tweede dwaling verdween, die we ook wel met zeer vele van onze medeburgers te land gemeen hebben gehad.

Het is namelijk ten eenenmale onwaar, dat een officier, zelfs een hoofdofficier, tegenover een vakvereeniging, die zich inderdaad slechts de verbetering van den minderen schepeling ten doel stelt, zou staan, als een werkgever tegenover vakvereenigingen onder zijn werkvolk.

„Hoe beter zij het hebben, hoe liever het ons is", is een frase, die we ook wel van werkgevers hoorden, maar zij konden er niet het eenvoudige zinnetje bijvoegen, waarmee een officier allen twijfel aan de oprechtheid wegblies: „Het gaat toch van mij niet af!"

Ziedaar: het gaat toch van hen niet af!

Het is volkomen juist, en eenmaal dit ingezien, begrijpt men al spoedig, dat niet slechts elke vijandigheid tegen het streven naar lotsverbetering voor den minderen schepeling hem vreemd moet zijn, maar ook, dat het zijn belang is, dit streven te zien slagen, om twee redenen: ten eerste dat een tevreden, behoorlijk gevoede, behoorlijk gekleede equipage, waarmee hij dagelijks moet werken, waarvan zijn succes voor een goed deel afhankelijk is, in welks midden hij genoodzaakt is dag en nacht te leven, hem welkomer moet zijn dan een onhandelbare, nijdige; en ten tweede, omdat de door burger en militair gelijkelijk erkende noodzakelijkheid, dat een officier in betere positie zij dan een schepeling, hem indirect doet profiteeren van elke verbetering, die zij verwerven, al dan niet met behulp van hun voogden, sedert de officier nu eenmaal geen voogden heeft en de mode hem nu eenmaal verbiedt, zelf voor lotsverbetering op te komen.

Zou dus tegen te groote eischen te dien opzichte worden gestreden, dan ligt dit op den weg van de belastingschuldigen, niet van de officieren.

De officieren geven dan ook den bond toe, dat deze vroeger veel goeds deed in een tijd, waarin de hoogere autoriteiten vaak doof bleven voor de billijkste klachten en verlangens van het mindere scheepsvolk en des te gretiger zijn ze bereid hier den lof te zingen van den Matrozenbond in zijn oorspronkelijk werk, omdat die niet gehoorde klachten, die niet ingewilligde verzoeken, gaarne werden overgebracht door de officieren zelf, langs den veel gesmaden hiërarchieken weg, zoodat het échec dezer verzoeken vaak der officieren échec was. En waarom ook niet? „Het gaat van mij niet af."

Inmiddels zijn de officieren het daarover eens, dat door den bond later en vooral door „Het Anker" dat, oorspronkelijk zijn officieel orgaan, daarvan thans is gescheiden om opportuniteits

redenen, de discipline werd ondermijnd; en de lezing van eenige nummers van dit blad overtuigt den burger, hoe vreemd hem zelf ook het discipline- en subordinatiebegrip moge zijn, toch onmiddellijk dat die klacht volkomen gegrond is.

Op onze vraag echter, of reeds daadwerkelijk gevolgen van dat aantasten van de militaire idee zijn gezien, konden we geen bevestigend antwoord krijgen.

Spreekt men den zeeman (van den commandeerenden officier tot den lichtmatroos) over den bond, over het bondslokaal en het blad, dat „niet" het bondsorgaan is, dan vooral is 't verschil tusschen wat men hoort ongeveer even groot als dat tusschen de verschillende lezingen van het geval-Beowulf.

De groote meerderheid van officieren, onderofficieren en minderen spreekt kortweg van „de socialen", wanneer ze den bond bedoelen, en onder de onderofficieren en minderen zijn er ook genoeg, die niet weten, dat bond en „Anker" gescheiden zijn; eene onwetendheid, die bij leden van den bond en niet-leden gelijkelijk bestaat.

Er zijn er, die het noodig vinden, de mededeeling dat ze geregeld contributie betalen aan den bond steeds onmiddellijk te doen vergezeld gaan van de toevoeging: „al ben ik zelf geen socialist"; anderen verklaren, dat ze wel bondslid zijn, maar nooit in het café „van de socialen" komen.

Maar er zijn er ook, die u bij elke vraag, waarin maar eenigszins wordt verondersteld, dat de Matrozenbond in nauwer relatie staat tot de sociaal-democratie dan tot het katholicisme, aanzien, of ze aan uw verstand twijfelen: „Maar meneer, wat heeft nu toch de bond met 't socialisme te maken....!?"

En het antwoord, dat dit wel eens — in den Haag — wordt gezegd, doet den ander dan de handen in elkaar slaan om de ezelachtigheid van de Hagenaars.

Vooral echter wordt alle verband tusschen beide geloochend door hen, die verklaren zelf wel socialist te zijn. Dezen zijn ook het beste op de hoogte omtrent de verhouding, die tusschen bond, „Anker", bondscafé, S.D.A.P. niet bestaat. Het zou echter onjuist zijn, te beweren, dat zij de eenigen zijn, daarvan op de hoogte. We spraken ook enkelen, die zich volkomen bewust waren wèl zeer ijverig en overtuigd bondslid, doch geen socialist te zijn.

Eigenaardig echter is, dat, als men hen spreekt over Marinetoestanden, hun terminologie, hun gedachtengang geheel en al aan de socialisten is ontleend.

Grieven.

Hun, dien ijverigen bondsleden en socialisten (hetzij beide qualiteiten in één persoon vereenigd zijn of niet), vielen we natuurlijk het meest lastig met vragen omtrent grieven tegen de Marine.

Onze oogst was gering.

Wel wist ieder veel te vertellen van speciale onrechtvaar-

digheid waarmee zijn categorie wordt behandeld in vergelijking met andere categorieën van matrozen, mariniers enz., maar primo heffen die klachten — indien alle gegrond — elkaar natuurlijk op, secundo betreffen zij uitteraard slechts zeer geringe verschillen omtrent pensioenberekening, verlof enz. en tertio is het ons te doen om een vergelijking tusschen het lot van het Marinepersoneel in zijn geheel en dat van arbeiders op den vasten wal.

De grieven dus tegen de Marine in haar geheel en alleen deze hadden onze belangstelling.

Welnu, het spijt ons voor de strenge „separisten" (om zoo maar hen te noemen, die allen band tusschen bond, „Anker" en socialistische leiders verre van zich werpen), maar men moest doof zijn om daarin niet telkens woord voor woord de les van den socialistischen meester te hooren. De interviewer heeft hier ook erg voorzichtig te zijn bij 't stellen van 'n vraag, wil hij niet den debater voor zich krijgen in plaats van den man, die inlicht.

Nemen wij de volgorde, waarin de grieven worden geuit (merkwaardigerwijze was die volgorde ook bij verschillende geïnterviewden dezelfde), dan krijgen we eerst:

De kinderwerving. Het „teedere knaapje" (zoo zei het een matroos met sterk Amsterdamsch accent, een jongen, zelf niet veel ouder dan een jaar of zeventien) het teedere knaapje, wordt na een formaliteit als koopwaar behandeld, hij teekent en is zijn vrijheid kwijt tot zijn 24ste jaar.

Zijn ouders moeten toch meewerken? En buitendien kan hij toch wanneer de opleiding hem niet bevalt na een paar maanden weer weg?

Dat wordt niet voldoende geacht tot handhaving van de persoonlijke vrijheid. Onze opmerking, dat een jongen van 12 jaar zelfs zonder dat eigen toestemming is vereischt naar gymnasium of Hoogere Burgerschool wordt gezonden, waardoor de ouders reeds feitelijk den loopbaan vaststellen, werd beantwoord door te wijzen op de vrijheid niet alleen van de grooter geworden kinderen, maar ook van de ouders zelf, om later toch de loopbaan te onderbreken. Dat het zich verbinden noodig zou zijn om den Staat schadeloos te stellen voor de gratis gegeven opleiding werd in theorie erkend. Evenwel: velen en daaronder heel bezadigden verklaren de lange opleiding beslist onnoodig en meenen, dat een zee-milicien ongeveer evenveel weet van de zaken als 'n matroos. Volgens dezen zou dus de opleiding kunnen aanvangen op volwassen leeftijd. Het zij echter gezegd dat deze meening sterk weersproken werd, vooral door onderofficieren, die het onmogelijk achten, de lichamelijke geschiktheid voor het zeemansbedrijf op volwassen leeftijd nog te verwerven. (Zie boven: „ze zijn niets meer waard tegenwoordig").

Nu zou de vraag van meer theoretisch dan practisch belang zijn, wanneer men het zoo beslist goed bij de Marine heeft, dat het weg willen geen billijke eisch ware, in aanmerking genomen,

dat ten slotte maar heel weinig menschen het beroep uitoefenen, waarin ze den meesten zin hebben.

Een hoofdofficier lichtte ons echter in, dat er inderdaad menschen zijn, die zich op zee ten eenenmale ongelukkig voelen en het heimwee naar het land niet overwinnen kunnen. Dezen moet men stellig — en op elken leeftijd — vrij laten, evenals hen, die nooit aan de schommeling van het schip kunnen wennen. De groote moeilijkheid is echter hier de ongelukkigen te onderscheiden van de simulanten.

De straffen. Er wordt voornamelijk gestraft met inhouding van verlof, strafexercitie en provoost. Is de strafexercitie meer een malle vertooning dan een ernstig leed, de provoost werd in de hoogste mate barbaarsch genoemd en wel vooral van wege het geestdoodende van de straf.

Hier deden we echter de leelijke ervaring op, dat een officier ons vertelde, dat de met provoost gestrafte, boeken ter lezing kreeg, nadat een ijverig bondslid dit had ontkend. Beter beslagen ten ijs komend, kregen we van een tweede ijverig bondslid weder het antwoord, dat de gevangene niets mocht doen, niets mocht lezen... Maar toen konden we interpelleeren en de geïntervieuwde gaf toe, dat er wel boeken werden gegeven, maar „niets voor ons".

„Hoe dat? Grieksche?"

„Neen, allemaal Hollandsch, maar alleen om je dom te houden."

We zagen de boeken, die men aan boord in die gevallen verstrekt, en vonden Van Lennep, oude jaargangen van de Aarde en Haar Volken, en dgl. We hadden echter bij het antwoord „niets voor ons" al vertaald: „geen revolutionnaire lectuur". Van superieuren hoorden we, dat officieel is voorgeschreven, alleen godsdienstige of didactische lectuur te geven en we vonden de toepassing nog al vrijgevig.

De provoost-straf schijnt echter niet zoo om een haverklap te worden opgelegd, hoewel het van zelf spreekt, dat hier tusschen het eene en het andere schip veel verschil is. De ijverige bondsleden noemen het opleggen van de straf zeer veelvuldig, al moeten ze soms erkennen: „ik ben nu toevallig op een schip, waar het zelden gebeurt."

Op de straflijst van de „Jacob van Heemskerck", het grootste schip, vonden we over een tijdperk van dertig dagen éénmaal provoost opgelegd. De statistiek van de straffen wordt evenwel gepubliceerd, zoodat ieder belangstellende over de frequentie kan oordeelen.

De gezondheidstoestand. Inlichtingen hieromtrent hadden we niet noodig, omdat jaarlijksch een zeer omstandig geneeskundig rapport daaromtrent verschijnt en een vluchtige blik in enkele van de laatst uitgekomen rapporten ons niets buitengewoons ten goede of ten nadeele van den gezondheidstoestand des zeemans leert. Wel komt elke ziekte op de vloot in veel geringer percentage voor dan het gewone, maar natuurlijk loopen alle cijfers over gezonde, krachtige, jonge mannen.

Ons viel op, dat de geslachtsziekten in vergelijking van de marine van andere landen een veel hooger percentage vertoonden, maar wij werden gerust gesteld ten opzichte van de zedelijkheid onzer matrozen: veel grooter deel van onze marine brengt langer tijd door in de tropen dan die van andere landen en in de tropen is het voorkomen van deze ziekten verbazend frequent.

De intrekking van den maatregel tegen de gevolgen van het „passagieren" tot welke intrekking de Minister van Marine eigenlijk gedwongen werd, hebben we nog door niemand hooren verdedigen, hetgeen natuurlijk niet bewijst, dat er op de vloot geen verdedigers te vinden zouden zijn.

Niets wordt gedaan voor de ontwikkeling. Deze grief sluit zich geheel aan bij die omtrent de lectuur in de provoost. Er bestaan wandelbibliotheken aan boord van de schepen, geregeld wordt de boekenvoorraad verwisseld en gaarne geven we — na raadpleging van de catalogi — toe, dat een letterkundig aangelegd mensch, die zich volkomen op de hoogte van het allernieuwste in de litteratuur wil houden, hier niet voldoende wordt bediend, maar overigens vindt men er romans, geschiedkundige en reisverhalen, tijdschriften, oude en nieuwe novellen, waarbij alweer is op te merken, dat revolutionnaire boeken zijn geweerd en men bij het uitsluiten van onzedelijke lectuur de grens om het geoorloofde wat nauwer heeft genomen dan in een bibliotheek, waarvan alleen ouderen en hoog ontwikkelden gebruik maken.

Boeken zijn voorts te krijgen in het cantinegebouw te Den Helder.

Een harmonica is het eenig muziekinstrument dat door de Marine wordt verstrekt, maar het gebruik van allerlei spelen is geoorloofd.

De ongelijkheid. Een officier heeft een hut, een matroos heeft maar een kooi, een officier heeft een longroom van zóóveel kub. meter voor zóóveel personen, een matroos maar een volkslogies van zóóveel kub. meter voor... enz. Zeer zeker bestaan deze verschillen, maar getrouw aan de grens, die we ons hier te stellen hebben, is voor ons de vraag slechts van belang of het verschil grooter is dan dat tusschen de positie van den standgenoot des officiers en die van den standgenoot van den matroos op den vasten wal, welke vraag beslist ontkennend moet worden beantwoord. Integendeel. Men kan zeggen, dat in het algemeen de officier aan boord veel meer van het comfort opoffert, waaraan hij in zijn jeugd gewoon was, dan de matroos.

Eigenaardig is echter wat we de leiders van de matrozen hoorden zeggen, bij monde van een hunner trouwste schapen, ten opzichte van de volksgezondheid: „Vijftig jaar? Dat worden we nooit. Hoe zou dat mogelijk zijn? Weet u hoeveel kubieke meter lucht iemand noodig heeft volgens de Woningwet? (De spreker wist het precies met het artikel er bij). Reken nu maar uit: zóóveel matrozen, het verblijf is zóó groot, ergo, ergo, ergo: een matroos heeft nog geen derde van de noodige lucht".

We hielden natuurlijk de opmerking terug, dat het matrozenverblijf evenals het gansche schip kunstmatige luchtverversching heeft, dat men er zelden is, en dat men het overige van den dag in de gezondst denkbare lucht doorbrengt, maar zetten toch nog groote oogen op toen de brave spreekbuis tot zijn conclusie kwam: 67 pCt., zeven en zestig procent van de menschen bij de marine zijn tuberculeus!

Hoe? Die stevige, flinke kerels als boomen tuberculeus? Zij, die een werk verrichten, waar men al bang voor is als men het ziet, behept met de vreeselijkste kwaal?

We keken eens rond en zagen niet één, die maar in de verste verte eenig spoor van ongezondheid vertoonde, laat staan van tering.

Zouden we louter door de overschietende 33 pCt. omringd zijn?

Een door ons hierover geraadpleegd marine-officier van gezondheid begreep niet hoe de man er aan kwam. Misschien — zoo veronderstelde hij — had hij ergens gelezen 6,7 pCt. en de komma over het hoofd gezien en dan kan met 6,7 pCt. wellicht bedoeld zijn het percentage van de zieken, terwijl hij het nam als percentage van alle matrozen. Doch zelfs dit klopte niet bij onderzoek. Toch werd ons het cijfer ook door anderen genoemd en men trachte het dezen kerngezonden, die al hun kameraden even blakend van gezondheid zien, niet uit het hoofd te praten: 67 pCt. van de matrozen hebben tering, moeten tering hebben.

We hoorden meer uitspraken als deze, die door het gewone gezond verstand van elken leek onmiddellijk konden worden gerefuteerd en — die ons werden opgedischt door verschillende personen, in precies denzelfden vorm, in termen, die de matroos nooit gebruikt, wanneer hij zijn eigen gedachten onder woorden brengt („teeder knaapje"!!), maar van al wat we hoorden, achtten we de zeven en zestig procent tuberculeuse matrozen wel het sterkst en het meest geschikt om den lezer een denkbeeld te geven van den kijk, dien men eenvoudigen lieden kan suggereeren, op dingen, die zij dagelijks onder de oogen hebben.

Wel zware verantwoordelijkheid drukt op hen, die eenmaal het oor des volks hebben!

Grieven omtrent de zwaarte of de moeilijkheid van het werk hoorden we niet, konden we niet te hooren krijgen, hoezeer we vorschten; het ongeregeld slapen, de koude, het gevaar, kortom alles wat onzen verslaggever, koudkleumerigen, verwenden pennelikker als hij is, heel erg voorkwam, werd door den zeeman, ook door den brommerigsten en vitterigsten niet geteld, dat was allemaal niets.

En hier was geen ophakkerij, geen crânerie: een commandeerend officier, die in weerwil van zijn warme liefde voor zijn scheepsvolk, ook niet blind was voor hun fouten, verklaarde: „alles kan je van ze gedaan krijgen, als het maar moet en als ze maar begrijpen, dat het moet; nooit zijn ze moe of bang, maar natuurlijk, als men een oud bevaren matroos eeuwigdurende

exercities laat maken met een geweer, dan ziet hij wel, dat men hem bezig houdt met malligheid en raakt hij uit zijn humeur".

Geen klachten dus omtrent het in des burgers oogen zware, ruwe en moeilijke werk, maar daarentegen een verbazende hoop gepruttel over kleinigheden en nesterijen, dat bij volwassen menschen, bij menschen van rijpen leeftijd vaak, alleen te verklaren is uit de afwezigheid van de geldzorg, die ons te land al zoo vroeg neerdrukt.

Uren lang kan hij, die daar onmogelijker wijze pleizier in mocht hebben, worden bezig gehouden met ingewikkelde uiteenzettingen, waarom deze of gene categorie — steeds des klagers categorie — een paar keer minder mag passagieren dan anderen, of een keer meer op wacht moet of dergelijke kleine verdrietelijkheden.

Een der gelukzaligheid nabijkomend genot schijnt het te zijn, iets „buitenmodels" te mogen dragen, en de waarde van scheepscommandanten hoorden we afmeten naar hun meerdere of mindere toegeeflijkheid te dien opzichte, en zóó wijsgeerig kan men niet over staathuishoudkundige, staatkundige en ethische vraagstukken redeneeren, zóó hoog kan men zich niet verheven voelen boven „de tegenwoordige maatschappij", dat men niet vreeselijk gevoelig blijft voor een mooi distinctief!

Een grief, waarin men de stem van den herder niet slechts hoort, maar ook ruikt, voelt, ziet en proeft, is deze, dat „er zoo weinig voor de ontwikkeling van den zeeman wordt gedaan", 'n grief, die de allergedweesten uitbreiden tot deze beschuldiging, dat de overheid al 't mogelijke doet om den zeeman „dom te houden en te verliederlijken".

Wat het domhouden aangaat, we hebben, zoo vaak de klacht werd geuit, gevraagd waarin dat dan bestond en we hebben nooit eenig antwoord kunnen loskrijgen, dat niet hierop neerkwam, dat in de wandelbibliotheken der schepen en in de cantine te Nieuwediep revolutionnaire boeken ontbreken; een der geestelijke leiders van de matrozen voegde er nog bij, dat niet dan hoogst zelden in de cantine een leerzame lezing werd gehouden en de overheid zoo veel mogelijk tegenging, dat dit in het café van den Matrozenbond geschiedde (door b.v. officieren, die zich voor een lezing daar ter plaatse beschikbaar stelden, te verbieden aan hun voornemen gevolg te geven).

Het verliederlijken bestaat daarin, dat in de cantine, waar voorheen de toegang aan vrouwen was ontzegd en geen sterke drank werd geschonken, thans Wijntje en Trijntje niet meer ter deure verwezen worden.

Maar naar de gevolgen van deze toelating vorschende, hadden we als nooit te voren met Beowulfsche bezwaren te kampen.

Aan wal.

We zijn hier genaderd aan 't leven van den zich ontspannenden zeeman te Nieuwediep.

Zijn relaties met de overheid zijn hier geen andere dan zijnerzijds vrijwillige.

De overheid, die hem tamelijk wel noodzaakt te Nieuwediep te wonen; de overheid, die er buitendien belang bij heeft dat de man, wiens volle kracht zij toch behoeft, niet minderwaardig worde door lichamelijke of geestelijke uitputting, acht zich zedelijk en materieel verplicht, iets ten behoeve van den zeeman te doen, ook wanneer hij als zoodanig niet bestaat, d. w. z. op den vasten wal is.

Maar natuurlijk staat het hem volkomen vrij, hetgeen hem door de overheid wordt geboden, te weigeren en elders zijn genoegen te zoeken, zoodra hij den leeftijd te boven is, waarin hij onder de ouderlijke macht staat, die geacht moet worden voor een deel op de militaire autoriteit te zijn overgegaan.

Zoo is dan die „cantine" ingericht, een gebouw waar ieder, die tot de Nederlandsche marine behoort toegang heeft, met zijn wettig gezin en — behoudens goedvinden van de superieuren, wien het aangaat, — met andere vrouwen op die dagen, dat er bijzondere amusementen zijn, zooals des Zondags, wanneer er gewoonlijk wordt gedanst of wanneer er tooneelvoorstellingen, muziekuitvoeringen, voordrachten enz. te genieten zijn.

Daar kan hij dagbladen, tijdschriften en romans lezen, daar kan hij schrijven, schaak-, dam- enz. spelen en daar kan hij ook inderdaad sterken drank krijgen, doch niet meer dan het voor elken Hollander hoogst bescheiden quantum, dat wijlen dr. SCHAEPMAN indertijd den werkman gunde: de beroemde twee borrels per dag en het spreekt van zelf, dat hem ook die worden geweigerd, wanneer hij blijkbaar reeds elders deze of een grootere portie tot zich nam.

Deze cantine wordt echter niet voor allen geschikt geacht, we vermijden met opzet te zeggen „achten niet allen geschikt voor zich".

Reeds vijftien jaar ongeveer bestaan er Christelijke „tehuizen" voor den zeeman.

Thans is er te Nieuwediep een Protestantsche, een Katholieke en een van den Matrozenbond.

Deze speciale, niet officieele cantines verschillen alle van de eigenlijk gezegde hierin, dat de drie speciale geen sterken drank schenken, de cantines van den Matrozenbond kent bovendien geen feesten en staat dus, evenmin als die van de Protestanten, open voor dames.

Onderling verschillen zij hierdoor, dat naast neutrale lectuur, het Katholieke Tehuis veel Katholieke lectuur geeft, de Christelijke veel Protestantsche, de Matrozenbondsche eenige revolutionnaire. Hetzelfde verschil bestaat natuurlijk ten opzichte van den aard der lezingen, die gehouden worden, de versiering die aangebracht is enz., maar hier dienen we nadrukkelijk te zeggen, dat volstrekt niet de Matrozenbondscantine een even beslist revolutionnair karakter vertoont als de andere een Katholiek of Protestantsch. Vele lezingen, die in het gebouw van den Bond

worden gehouden, dragen een volkomen neutraal, didactisch karakter. Ook is er in het gansche gebouw nergens een prent, een spreuk of zoo, die maar in het allerminst in strijd zou zijn met hetgeen den trouwen onderdaan van H. M. in het algemeen, of den militair in het bijzonder past.

Maar eerst even de verhalen: die immers genoten we ook veel eerder dan een kennis de visu.

Op de vraag: „waarom gaat gij niet naar de cantine?" antwoorden nagenoeg allen, bondsleden of niet, dat zij er wèl heengingen, wanneer er iets te doen was, wat hun of hun gezin beviel en dat zij ook naar de confessioneele Tehuizen of het Bondsgebouw gingen, als het dáár gezelliger was.

Er was echter een minderheid, zóó klein, dat het moeite kostte er leden van te zien te krijgen, die anders spraken: het zijn de menschen van het soort, waartoe de man van de 67 pCt. tuberculeuzen en die van het „teedere knaapje" behooren.

Is zoo iemand ijverig lid van den Matrozenbond, dan staart hij u bij de bovenstaande vraag ontzet aan en vraagt verwonderd:

„Ik naar de cantine gaan? Dat is niet voor fatsoenlijke menschen! Weet u dat niet? Moord en doodslag, meneer, moord en doodslag en de gemeenste meiden van de heele wereld!"

(Letterlijk werd ons dat gezegd en in „Het Anker" vonden we gelijke beweringen, maar de geregelde cantine-bezoeker wijst op zijn voorhoofd, als men vraagt, of dit inderdaad zoo is).

De hyper-voorstander van het Christelijk Tehuis zegt: „de cantine? Heel goed, maar de menschen zijn er toch onder militair gezag, de kastelein is onderofficier en ze willen in hun societeit nu eens heelemaal vrij zijn. De vader van het Christelijk Tehuis is een burger en gezag heeft hij genoeg, al is hij maar een klein mannetje. Niemand maakt herrie.

In het Christelijk Tehuis kan iedereen komen, al is hij Katholiek of vrijdenker (dat is weer anders dan bij de Roomschen, daar vragen zij wèl „ben je van het geloof?" Maar natuurlijk: niet vloeken, niet hinderen!"

De hyper-voorstander van het Katholiek Tehuis zegt omtrent de cantine precies hetzelfde, maar omtrent de Christelijke en Katholieke Tehuizen merkwaardiger wijze dit:

„In het Katholiek Tehuis kan iedereen komen, al is hij Protestant of vrijdenker (dat is weer anders dan bij de Protestanten, daar vragen zij wèl: „ben je van het geloof?"). Maar natuurlijk: niet vloeken, niet hinderen!"

Van parti pris tegen het gebouw van den Matrozenbond bleek ons nog het minste, vooral niet bij hen, van wie we dat het meest hadden verwacht: de officieren en autoriteiten.

Vast staat het bij hen, zoo goed als bij alle andere niet-fanatieken, dat in dàt gebouw de revolutionnaire leiders van de matrozen hun propaganda maken, dat zij dáár steeds te vinden zijn en dat om die reden het verbod aan onvolwassenen om het gebouw te bezoeken volkomen gerechtvaardigd is. Al

gebeurt er niets, dat tegen het gewone fatsoen en de gewone behoorlijkheid strijdt, kinderen mogen niet geïnitieerd worden in den geestelijken strijd tusschen burgers van hetzelfde land, vooral niet zij, die nog moeten leeren, dat het vaderland als zoodanig één is en in zijn geheel met volle toewijding moet worden gediend.

Later, wanneer zij eerst dáárvan doordrongen zijn, kan het kennis nemen van wat de burgers overigens verdeeld houdt, minder kwaad, ook wanneer zij, rijper geworden, voor zich een keus doen uit de partijen.

Zouden er kinderen worden toegelaten, dan — zoo is men overtuigd — zullen de heeren propagandisten zich vooral van hen meester maken; en na al wat wij hoorden van de moeilijkheden, die aan de werving in den weg worden gelegd, van al het ondergravende werk, dat deze zich noemende opbouwers verrichten, na al wat wij lazen in „Het Anker", dat niet officieel te maken heeft met den Bond (of: niet-officieel te maken met den Bond), wil het ons, behoudens schromelijke vergissing, voorkomen, dat dit oordeel volkomen juist is.

De onderofficieren zijn feller tegen het Bondsgebouw: „daar wordt allemaal onzin geleerd, waardoor de lui niet meer werken kunnen."

Nu hebben we alle cantines, Te Huizen en de voornaamste particuliere café's waar matrozen komen, bezocht.

In de cantine kwamen we met eenigen angst („moord en doodslag"!), maar we vonden (het was Zondagavond) een gezellig zaaltje, waarin dansmuziek werd gemaakt en dat vol was met zeelieden, met matrones, met kinderen en vooral met danslustige jonge meisjes.

Die meisjes zijn — ieder groot stedeling van eenige ervaring kan dat wel zien — de fatsoenlijkheid zelve. Haar en der matrozen manier van dansen zouden we niet verkiezen boven de ons bekende, en geen Haagsche dansmeester zou vermoedelijk genoegen nemen met dat gelijkmatige stijve ronddraaien van twee jongelieden, die elkaar ernstig en somber in het gelaat zien, waarbij jongeling en meisje elkaar op dezelfde wijze onder de schouders vastgrijpen. Bij Terpsichore! Het is niet bevallig, het is niet vroolijk, maar het is kuisch, het is veel kuischer dan welke andere soort van dansen, het is zóó collet monté, dat Tolstoï naar aanleiding van dit bal nooit zijn Kreuzersonate hadde geschreven.

We hoorden geen onvertogen woord, we zagen niets, ten eenenmale niets, waarop de allerminste aanmerking zou zijn te maken door een Bagijntje of zelfs — dat is veel erger! — door een Bondsfanaticus.

En de militaire tucht? We zagen er niets van, de onderofficier, die hier als kastelein den scepter zwaait, zat als elk ander te praten en te rooken met een paar kennissen, niemand bemoeide zich met hem en hij had zich met niemand te bemoeien dan met de bedienden, die nu en dan een instructie kwamen halen.

Desgevraagd verklaarde hij zijn gezag van superieur nooit of bijna nooit noodig te hebben.

„Ze kunnen hier alles doen, wat ze willen, wanneer ze zich maar gedragen zooals in elk ander fatsoenlijk huis: gemeene vrouwen laat ik niet toe, beschonkenen laat ik niet toe, herriemakers laat ik eerst aanmanen en dan er uit gooien, maar dat laatste is uiterst zelden noodig."

Precies datzelfde verklaarden ons de hoofden van het Christelijk en van het Katholieke Tehuis (die als grootste voordeel van hun instellingen noemden dat het „militair gezag" er niet was!), en bij die gelegenheid hoorden we weer iets karakteristieks voor de kennis van den Nederlandschen zeeman: als er vechtersbazen of lawaaimakers zijn, stuur ik het liefst hun eigen kameraden op hen af om hen tot rede te brengen, maar dan moet je oppassen geen matroos naar een marinier of een marinier naar een matroos te zenden, want dan wordt het erger!

Wat er in den Matrozenbond geschiedt, wanneer er ruzie is, konden we niet te weten komen, Wie daar tronen, geven eenvoudig de mogelijkheid niet toe, dat iemand die zóó hoog staat, dat hij in het café van den bond komt, iets zou kunnen doen, dat ongeoorloofd is. Uitgesloten!

We bezochten, als gezegd, ook enkele gewone café's, waar zeelieden komen en waarvan vooral ijverig wordt gebruik gemaakt door hen, die na sluiting van de andere instellingen nog niet naar huis willen.

Ook daar vonden we heel wat anders dan iemand verwacht, die den matroos niet anders kent dan passagierend op den Amsterdamschen Zeedijk of in de Rotterdamsche Zandstraat.

Te Nieuwediep is de zeeman in geen enkel opzicht ruwer of gemeener dan een ander en te Nieuwediep ziet men hem in zijn gewone doen; in de genoemde straten van de groote koopsteden komt het kleine, maar natuurlijk zeer luidruchtige troepje boemelaars, die uit zijn, heel èrg „uit".

Toch spreekt het van zelf, dat in de gewone herbergen van Den Helder beschonkene, ruzie makende, schreeuwende matrozen worden aangetroffen, genoeg om volkomen den maatregel van de overheid te billijken: den matigen borrel en de fatsoenlijke vrouw in de cantine te brengen, om den zeeman tegen de verleiding van onmatig drinken en niet fatsoenlijke vrouwen te beschermen.

Maar dat is zeker: de zeeman drinkt, vloekt, vecht gemiddeld veel minder dan de arbeiders en dan b.v. de student op den vasten wal.

Ziedaar wat wij zóó duidelijk hebben gezien, dat we alle tegenspraak van te voren afwijzen.

Slotsom.

En verder resumeerende wat we zagen en hoorden, lijkt ons het lot van den zeeman boven het gemiddelde te staan, zijn intellectueele en physieke geschiktheid eveneens.

Dat hij, minder wetende van de gewone maatschappelijke verhoudingen, en van den bestaansstrijd, nog gemakkelijker dan de werkman aan wal, toegankelijk is voor de dolste beweringen omtrent staat en maatschappij, is waar.

Er is geen ander middel tegen dan het middel dat uiterst langzaam, maar ten slotte toch onfeilbaar werkt tegen alle wanbegrippen: ontwikkeling.

Omtrent de quaestie bond contra Marine zouden we den gemoedelijken raad willen geven: men late elkaar met rust.

De overheid valle den bond niet lastiger dan noodig is, de bond negeere zooveel mogelijk de overheid, die nooit een gezag naast zich zelve kan of mag dulden, zal zij geen zelfmoord plegen.

Bond en overheid kunnen gescheiden veel nuttiger arbeid doen dan wanneer zij zich met elkaar bemoeien.

Dat er op de vloot algemeene grieven zouden zijn, die de overheid bij voortduring onbekend blijven, tenzij het bestuur van den Matrozenbond die officieel komt bespreken, komt ons alleronwaarschijnlijkst voor sedert men ook langs den hiërarchieken weg „algemeene" klachten mag kenbaar maken. Zij slechts een ruim gebruik van deze bevoegdheid gemaakt en... bevorderd door de overheid.

Een vertoog van den Bond kan voor logisch denkende menschen niet anders zijn dan een verkapte bedreiging, die bij de tegenpartij tot niet toegeven prikkelt, welke weigering op haar beurt oorzaak is van verbittering bij den vrager, en die verbittering uit zich al spoedig in revolutionnaire phrasen, waarvan de draagwijdte allerminst beseft wordt door hen, die ze nazeggen.

En waarom we dat alles nu volstrekt niet bedenkelijk vinden en volle vertrouwen uitspraken in de toewijding van de marine in de ure des gevaars?

Omdat we haar zagen werken en oefenen, en we meenen wel onderscheid te kunnen zien tusschen een gedwongen en een geestdriftig vervullen van plicht. Ook omdat men die revolutionnaire dingen zegt als een cathechismus, zonder er van doordrongen te zijn, terwijl men van de noodzakelijkheid, den superieur te gehoorzamen wèl en ten volle doordrongen is. Nergens wordt zoo aanschouwelijk de les van de buik en de handen als één geheel geleerd als op het schip en nergens ziet men zóó duidelijk, dat een officier niet slechts is een buik, maar ook een hoofd en dat zonder hoofd elk lichaam verloren is. Te midden van machines, waarvan men juist evenveel begrijpt om veel beter dan de leek te kunnen inzien, dat zij gevaarlijk zijn zonder het besturende intellect, te midden van het element, dat men eveneens kent in haar gevaar, waaraan slechts door wetenschap kan worden ontkomen, zal niemand denken aan een opstand tegen de eigen officieren, die allen bij naam kennen, waarmee ze lief en leed deelen en wier echte, werkelijke superioriteit ze veel beter zien dan welke andere minder ontwikkelde

bij zijn chef. De verhouding is dan ook — zoodra maar niet wordt getheoretiseerd en nagepraat — zoo hartelijk mogelijk en waar dit niet het geval is, ligt het aan den officier zelf.

Solidariteit leert de matroos door het zeeleven zelf reeds in vredestijd, solidariteit met zijn kameraden, zijn superieuren, met de vloot en met zijn land en Koningin.

Zou men zich kunnen voorstellen, dat die solidariteit hem zou begeven in een tijd, dat eigen lijfsbehoud haar 't eerst noodig maakt?

Wij gelooven er niets van. Xi.

KONINKLIJK BESLUIT

van den 30sten October 1909, houdende vaststelling van nieuwe regelen ten aanzien van de toelating van oorlogsschepen in de Nederlandsche territoriale wateren en het daarbinnen gelegen Nederlandsch watergebied.

Artikel 1.

Het Koninklijk besluit van 2 Februari 1898 („Staatsblad" nº. 46) wordt ingetrokken.

Artikel 2.

(1) Het is, behoudens het bepaalde in artikel 4 ten aanzien van eene voorafgaande vergunning voor het binnenloopen der daarin genoemde zeegaten en het bevaren van 's Rijks binnenwateren, aan oorlogsschepen van vreemde mogendheden toegestaan zich van uit zee in de Nederlandsche territoriale wateren en het daarbinnen gelegen Nederlandsch watergebied te begeven, mits zulks geschiede om langs den kortsten weg en met inachtneming van het bepaalde in artikel 3, de meest nabij de zee gelegen reede of haven te bereiken, ten einde aldaar te ankeren en mits het aantal, met inbegrip der reeds binnen het Nederlandsch rechtsgebied onder dezelfde vlag aanwezige oorlogsschepen, niet meer dan drie bedraagt.

(2) Het in het eerste lid bepaalde verhindert niet de vrije doorvaart door de territoriale wateren, voor zoover dat in het Volkenrecht is erkend.

Artikel 3.

(1) Bij het bevaren van 's Rijks zeegaten en binnenwateren is het aan oorlogsschepen van vreemde mogendheden en hunne sloepen niet geoorloofd zich te begeven buiten de betonde vaarwaters, waarvan door de Rijksloodsen ten behoeve van de scheepvaart wordt gebruik gemaakt.

(2) Het doen van plaatsbepalingen en loodingen is slechts toegestaan voor zoover zulks voor eene veilige navigatie vereischt wordt.

(3) Wij behouden Ons het recht voor de stipte naleving van deze bepaling te doen controleeren door het schip te doen geleiden door een officier van de Koninklijke Marine of een ambtenaar van het loodswezen.

Artikel 4.

(1) Het is aan oorlogsschepen van vreemde mogendheden verboden, zonder vergunning van Onzen Minister van Marine, de hieronder genoemde zeegaten binnen te loopen, of zonder zoodanige vergunning 's Rijks binnenwateren te bevaren.

(2) De bedoelde zeegaten zijn die van:

Terschelling,
Texel,
IJmuiden,
Hoek van Holland,
Goeree.

(3) Onder 's Rijks Binnenwateren worden verstaan alle bevaarbare wateren, gelegen binnen 's Rijks zeegaten.

Artikel 5.

(1) Door Ons kan in bijzondere gevallen vergunning worden verleend om af te wijken van hetgeen in artikel 2 met betrekking tot het aantal oorlogsschepen is voorgeschreven.

Artikel 6.

(1) Het verblijf van oorlogsschepen van vreemde mogendheden binnen het gebied des Rijks mag niet langer dan 14 achtereenvolgende dagen duren.

(2) Eenzelfde oorlogsschip mag, na zijn vertrek, zonder vergunning van Onzen Minister van Marine, niet binnen dertig dagen opnieuw één van 's Rijks zeegaten binnenloopen.

Artikel 7.

(1) De beperkende verbodsbepalingen van de artikelen 2, 4 en 6 zijn niet van toepassing:

(2) *a.* op het oorlogsschip aan boord waarvan zich, blijkens de gevoerd wordende standaard of vlag, bevindt een Regeerend Vorst, een Lid van een Regeerend Vorstenhuis, de President eener Republiek dan wel het Hoofd van een Gezantschap eener vreemde mogendheid in *Nederland* of het Hoofd eener voor *Nederland* bestemde Missie van eene vreemde mogendheid, en op de begeleidende oorlogsschepen.

(3) *b.* op kruisers voor het politietoezicht op de visscherij in de *Noordzee* door de mogendheden, voor welke het verdrag van 6 Mei 1882 („Staatsblad" 1884 n°. 40) rechtskracht heeft.

(4) *c.* op oorlogsschepen van vreemde mogendheden, die uitsluitend bestemd zijn voor godsdienstige, wetenschappelijke of menschlievende doeleinden.

(5) *d.* op oorlogsschepen van vreemde mogendheden in gevallen van nood, zeegevaar of averij. Zoodra deze oorzaken ophouden te bestaan, zulks ter beoordeeling van Onzen Minister van Marine, treden de bepalingen van de artikelen 2, 4 en 8 weder in werking.

(6) De uitzonderingen op de beperkende verbodsbepalingen, vermeld in de punten *a* tot en met *c*, zijn slechts toepasselijk tegenover de mogendheden, die dezelfde gedragslijn tegenover Nederlandsche oorlogsschepen in acht nemen.

Artikel 8.

(1) De in artikel 4 bedoelde vergunning moet, voor zoover zij niet langs diplomatieken weg is verkregen, worden gevraagd:

(2) *a.* Wat betreft de zeegaten:

voor het zeegat van Terschelling door tusschenkomst van den Commissaris der loodsen te *Terschelling;*

voor het zeegat van Texel of het zeegat van Goeree, respectievelijk door tusschenkomst van den Directeur en Commandant der Marine te *Willemsoord* of te *Hellevoetsluis;*

voor het zeegat van IJmuiden of het zeegat van den Hoek van Holland, door tusschenkomst van den Commandant van den aldaar gestationneerden oorlogsbodem of bij ontstentenis door tusschenkomst van den Commandant der fortbezetting.

(3) *b.* Wat betreft de binnenwateren:

in de zeegaten, genoemd in artikel 4, door tusschenkomst van de hiervoren onder *a* genoemde autoriteiten;

in de overige zeegaten, door tusschenkomst van den Commandant van den aldaar gestationneerden oorlogsbodem.

(4) Indien er geen oorlogsbodem is gestationneerd, behoort de vergunning te worden gevraagd door tusschenkomst van den Rijkshavenmeester; bij ontstentenis van dezen, door tusschenkomst van den Commissaris der loodsen, of, indien geen dezer overheden aanwezig is, door tusschenkomst van den Burgemeester.

Artikel 9.

(1) Door de overheid, bedoeld in artikel 8, wordt den Commandant van het vreemde oorlogsschip aangeboden een exemplaar dezer bepalingen en een door Onzen Minister van Marine vast te stellen formulier, behelzende eenige vragen, welk formulier naar beste weten behoort te worden ingevuld.

Artikel 10.

(1) Oorlogsschepen van vreemde mogendheden mogen binnen 's Rijks zeegaten en territoriale wateren en in het algemeen binnen de grenzen des Rijks geen hydrografische- of terreinopnemingen doen, geen oefeningen in het doen van landingen, en, zonder verkregen vergunning van Onzen Minister van Marine, geen vuur-, torpedo- of mijnoefeningen houden.

(2) De bemanning mag niet dan ongewapend aan den wal komen; dit geldt niet voor officieren en onderofficieren, voor

zooverre betreft de sabel of den ponjaard, die tot hunne uniform behoort.

(3) De sloepen mogen niet dan ongewapend varen.

(4) Indien gewenscht wordt bij begrafenisplechtigheden aan den wal van het verbod, in het tweede lid van dit artikel vervat, af te wijken, moet de vergunning daartoe gevraagd worden aan Onzen Minister van Marine, door tusschenkomst van de in artikel 8 genoemde autoriteiten.

(5) Aan boord der oorlogsschepen van vreemde mogendheden mogen binnen 's Rijks zeegaten en territoriale wateren geen doodvonnissen worden voltrokken.

Artikel 11.

(1) Oorlogsschepen van vreemde mogendheden zijn verplicht de bestaande politie-, gezondheids- en fiskale wetten en verordeningen te eerbiedigen en zich te onderwerpen aan alle havenreglementen, een en ander voor zoover de oorlogsschepen van de Koninklijke Marine daaraan gehouden zijn.

Artikel 12.

(1) Aan oorlogsschepen van vreemde mogendheden, binnen het gebied des Rijks vertoevende, welke de hiervoor genoemde bepalingen overtreden, kan worden gelast zich te verwijderen; zoo noodig kunnen zij met geweld daartoe worden gedwongen.

Artikel 13.

(1) Wanneer langs diplomatieken weg de vergunning tot toelating is verleend, worden, indien mogelijk, de buiten de zeegaten en havens gestationneerde Rijksloodsen daarmede in kennis gesteld.

(2) In het algemeen zijn deze loodsen bekend met den inhoud dezer bepalingen en met het al of niet bestaan van gelegenheid tot beantwoorden van een saluut aan de Nederlandsche vlag.

(3) Zij doen van een en ander voor zooveel noodig mededeeling en verstrekken verder de omtrent vorenstaande bepalingen gevraagd wordende inlichtingen aan den Commandant van het vreemde schip, dat door hen geloodst wordt.

Artikel 14.

(1) Deze bepalingen gelden voor vredestijd en tegenover oorlogsschepen van vreemde mogendheden, welke niet in een oorlog zijn gewikkeld.

(2) Wij behouden Ons voor om in tijden van oorlog, oorlogsgevaar of handhaving der onzijdigheid en verder in andere bijzondere omstandigheden de toelating van oorlogsschepen van vreemde mogendheden in de Nederlandsche territoriale wateren en het daarbinnen gelegen Nederlandsch watergebied, te beperken of wel geheel te verbieden.

(3) Oorlogsschepen van vreemde mogendheden, die krachtens dit besluit in de Nederlandsche territoriale wateren of het

daarbinnen gelegen Nederlandsch watergebied vertoeven, zijn in elk geval verplicht binnen zes uren zee te kiezen, zoodra zij daartoe eene uitnoodiging van of van wege Onzen Minister van Marine hebben ontvangen.

Onze Ministers van Marine, van Oorlog, van Buitenlandsche Zaken en van Justitie zijn belast met de uitvoering van dit besluit, dat in het „Staatsblad" zal worden geplaatst en waarvan afschrift zal worden gezonden aan den Raad van State.

Het Loo, den 30sten October 1909.

(w.g.) WILHELMINA.

UIT DE PERS.

„Nieuwe Rott. Courant", Oct. 1909.

Particuliere dok- en reparatie-inrichtingen in Ned.-Indië.

I.

In verband met hetgeen wij onlangs — „N. R. C." van 27 September j.l. Avondblad D — schreven over de behoefte aan dokgelegenheid voor de handelsvloot in Ned.-Indië, is van belang een in de Indische bladen voorkomend bericht uit Makasser, melding makende van een gerucht, dat een plan in overweging zou zijn, om aldaar „een groot droogdok op te richten met de noodige werkplaatsen voor allerlei herstellingen aan schepen", waarbij naar het „schijnt", de Koninkl. Paketvaartmaatschappij betrokken zou zijn. Wij zullen moeten afwachten of dergelijke plannen inderdaad bestaan en zoo ja, op welke wijze men ze ten uitvoer denkt te brengen, alvorens over eene dergelijke onderneming eenig oordeel te kunnen geven. Dit is dan ook niet ons doel, maar wij zijn toch overtuigd van het groote belang, dat uitbreiding en verbetering der gelegenheid tot dokken en herstellen in den Indischen Archipel voor de scheepvaart in het algemeen en voor onze koopvaardijvloot in het bijzonder heeft. Daarom kan het goed zijn in herinnering te brengen wat het lot is geweest van vroegere ondernemingen op dit gebied tot stand gebracht en van pogingen daartoe, die tot geen resultaat geleid hebben. Niet om eventueele ondernemers af te schrikken, doch om zoo mogelijk, iets bij te dragen tot het ontgaan van moeielijkheden, die in het verledene werden ondervonden, diene het volgende relaas.

Het Indisch gouvernement bouwde in 1847—49 te Soerabaja een van djatihout vervaardigd drijvend droogdok, lang 65 M. met een maximum lichtvermogen van 1150 ton. Na mislukte pogingen om op het eiland Onrust bij Batavia, waar toenmaals een marinewerf was, een vast (gegraven) droogdok te maken, werd bij Onrust gestationneerd een, eveneens van djatihout

vervaardigd drijvend droogdok van 73 M. lengte en aanvankelijk een lichtvermogen hebbende van 1350 ton. Dit dok was in de jaren 1854—56 op eene particuliere werf te Rembang gebouwd. Van beide dokken, doch vooral van dat op Onrust, werd door particuliere schepen veel gebruik gemaakt; hun aantal overtrof veelal dat der dokkende schepen en vaartuigen van den staat. Men bedenke hoe, een goede halve eeuw geleden, de staatshulp, bij gemis aan voldoende particuliere nijverheid, zich vrij ver uitstrekte, zoodat bijv. in de jaren 1851 t/m. 1854 van al het verrichte werk bij de — in 1849 door den staat gekochte — „fabriek voor de marine, het stoomwezen en de nijverheid" te Soerabaja 28 pct. voor particulieren werd uitgevoerd. Men vervaardigde aan die gouvernementsinrichting zelfs volledige molens voor suikerfabrieken. In 1857 ging men echter in die richting remmen en in 1865 werd bepaald, dat bij de bedoelde fabriek geen particuliere bestellingen meer zouden worden aangenomen. Het besluit van 1857 had eene goede ontwikkeling der particuliere nijverheidsinrichtingen te Soerabaja ten gevolge. Cores de Vries, de stichter van de Indische paketvaart, richtte aldaar eene oorspronkelijk eenvoudige werkplaats op voor herstelling van zijn schepen en bouwde in 1858 te Soerabaja, aan de Kalimas, het eerste particuliere dok in Indië, „een gemetseld dok voor schepen van niet te groote afmetingen (men zou thans spreken van zeer kleine afmetingen) en van hoogstens 7 voet diepgang".

Sedert 1868 werd dit dok ook voor andere schepen dan die der toenmalige paketvaart opengesteld. Dit kleine dok, waartoe de schepen alleen toegang hadden door de nauwe, ondiepe Kalimas, voldeed natuurlijk slechts aan zeer bescheiden behoeften en daarom vormde Cores de Vries, omstreeks 1860, met behulp van vele Nederlandsche reederijen en van de Nederlandsche Handelmaatschappij, eene onderneming, die een ijzeren drijvend dok zou exploiteeren. Dit dok werd in Schotland gebouwd, in stukken uitgezonden en te Grissee nabij Soerabaja ineengezet. Toen het in 1863 ter reede van Soerabaja lag, klaar om er voor het eerst een schip in op te nemen, zonk het dok en het is nimmer kunnen worden gelicht.

Door dezen ongelukkigen afloop stond men opnieuw voor de vraag hoe in de behoefte aan dok- en reparatiegelegenheid voor particuliere schepen te voorzien, en deze vraag drong te meer met het oog op de toenmaals in behandeling zijnde comptabiliteitswet, die tot gevolg zou hebben, dat de gouvernementsmaritieme-etablissementen op Onrust en te Soerabaja in het vervolg niet meer dienstbaar zouden zijn aan de herstelling van particuliere schepen. Inderdaad werd na het tot stand komen dier wet bepaald, dat na 1868, voorzoover de werven en dokken van het gouvernement betrof, alle hulp aan particulieren zou ophouden. Alleen voor de stoomschepen der paketvaart zou voorloopig eene uitzondering worden gemaakt. Dit besluit bleek evenwel in de praktijk onuitvoerbaar.

Er werden intusschen ook voor Batavia vele plannen ge-

maakt, doch er kwam van al die plannen niets, totdat in 1873 te Amsterdam werd opgericht „De Nederlandsch-Indische Droogdokmaatschappij". Op deze maatschappij werd overgedragen eene, bij besluit van 24 Mei 1872, door de Indische regeering aan den heer A. G. Bosch te Amsterdam voor den duur van 75 jaren verleende concessie voor het maken van droge dokken te Batavia en te Soerabaja.

Voorzooveel Batavia betreft werden aan den concessionaris voor het beoogde doel de eilanden Amsterdam en Middelburg, op eenigen afstand ten westen van Batavia gelegen, in gebruik afgestaan. Voor nadere bijzonderheden raadplege men: „A. G. Bosch. Plan tot oprichting van particuliere ijzeren drijvende droge dokken in Nederlandsch-Indië", in 1871 te Amsterdam uitgegeven, en de Nederlandsche Staatscourant van 1 Juli 1873, zoomede het Bijblad op het Indisch Staatsblad No. 3764. Vermelding verdient nog, dat door den concessionaris in 1872 aan de Indische regeering werd verzocht, aan de voor den aanleg en de exploitatie van het Batavia dok op te richten maatschappij de gelegenheid te geven haar dok eventueel te verplaatsen naar de te Batavia of nabij Onrust te maken haven — hiermede werd bedoeld de later te Tandjong-Priok gemaakte haven — en haar alsdan bij voorkeur de daarvoor noodige terreinen en oppervlakte in en bij die haven af te staan. In dit verzoek werd niet getreden, doch het verdient vermelding, omdat hetgeen in 1872 aan den heer Bosch geweigerd werd, later bij de overeenkomst van 9 Juni 1890 met den heer D. Croll wèl werd toegestaan en, zooals hieronder zal blijken, nog heel wat verder werd gegaan dan de heer Bosch in 1872 had meenen te mogen vragen.

De N.-I. Droogdokmaatschappij liet twee dokken bouwen. Het grootste dok, ontworpen door den adviseur der maatschappij dr. B. J. Tideman, week in vorm en inrichting belangrijk af van de gewone ijzeren drijvende dokken. De ontwerper meende nl., rekenende op de bestemming van het dok: dienst op de reede in bewogen water, aan het dok de noodige stijfheid te moeten geven om het daarin opgenomen schip rustig boven water te houden, vrij van de slingerende beweging, die een dok van den gewonen vorm z. i. op deinend water zou ondervinden. Hoe hij dat trachtte te bereiken, vindt men o. a. in het kort beschreven in 't tijdschrift „De Zee", jaargang 1883. Dit dok werd in Schotland gebouwd, in stukken naar Indië gezonden, op het eiland Amsterdam ingezet en aldaar in Februari 1877 met goed gevolg te water gelaten. Nog was dit groote dok niet in werking geweest, toen het, in den avond van 22 Augustus 1878, zonk, en niettegenstaande daartoe aangewende pogingen is het nimmer kunnen worden gelicht.

Dit was dus in Indië het tweede particuliere dok dat reddeloos verloren ging. Ook in ander opzicht trof de N. I. Droogdokmaatschappij grooten tegenspoed. Een tweede, kleiner dok, eveneens in Schotland gebouwd, kwam in 1874 gereed en zou, als

zeilschip getuigd, de reis om de Kaap naar Indië maken. Bij het vertrek strandde het echter op de rotsen aan de Clyde, werd met veel moeite vlot gebracht, hersteld en vertrok in 1875 ten tweede male. Na eene reis van ongeveer 1 jaar kwam dit dok in Mei 1876 in Indië aan, doch het had op de lange reis zooveel geleden, dat het belangrijke herstellingen vereischte alvorens het kon worden in gebruik gesteld.

Onder al deze teleurstellingen was de termijn van drie jaren, bij de concessie bepaald, binnen welken het dok of de dokken voor het algemeen gebruik moesten zijn opengesteld, reeds lang verstreken, doch was deze termijn in Maart 1875 verlengd. Deze verlenging moest nog vijfmaal worden herhaald, alvorens eindelijk in het laatst van 1881 het kleine dok, met een lichtvermogen van 2000 ton en een lengte van 200 Eng. voet, liggende bij het eiland Amsterdam, voor de scheepvaart werd opengesteld. Op dit eiland was tevens op bescheiden voet een reparatie-inrichting aanwezig. Door den loop der omstandigheden had de maatschappij geen gebruik gemaakt van het haar door het gouvernement, zonder eenige vergoeding, in recht van gebruik afgestaan stuk grond, groot 347.840 M², gelegen ter hoofdplaats Soerabaja aan de westerkade der Kalimas.

Had de maatschappij zich in de eerste 9 noodlottige jaren van haar bestaan niet te beklagen gehad over gemis aan welwillendheid van de zijde der Indische regeering, in deze houding kwam blijkbaar eenige verandering, nadat zij eindelijk hare werkzaamheden had kunnen aanvangen. De regeering begon met in 1882 door eene commissie te doen onderzoeken of ten aanzien der capaciteit van het dok en van de daarbij behoorende reparatie-inrichting wel aan alle, zeer hooge eischen der concessievoorwaarden was voldaan. De bevinding dier commissie was, zooals wel eenigszins verwacht kon worden van eene maatschappij, die door zulke zware financieele rampen getroffen was en die daardoor tegelijkertijd belet was haar bedrijf uit te oefenen. De commissie bevond, dat het etablissement op het eiland Amsterdam niet gezegd kon worden aan de gestelde vereischten — opneming in het dok van het grootste charter van schepen en uitvoeren van alle reparatiën aan schepen, zooals in de Indische wateren kunnen worden verwacht, — te voldoen. Dat intusschen — de inrichting mocht dan niet aan hooge eischen voldoen — de op bescheiden voet werkende dok- en reparatie-inrichting in eene bepaalde behoefte voorzag, bleek wel doordien in 1882 reeds verschillende schepen met goed gevolg van het dok en van de werk- en bergplaatsen, zoomede van een losbok voor zware lichamen gebruik maakten.

De N. I. Droogdokmaatschappij trachtte nu, zonder zelve nogmaals den bouw van een groot dok te ondernemen, haar bedrijf uit te breiden en te verbeteren door aan de Indische regeering te vragen haar de exploitatie toe te zeggen van het gouvernementsdok, dat men toenmaals (1882) voornemens was te Tandjong Priok te bouwen. Dit dok zou eene lengte hebben

van 145 M. en geschikt zijn de „grootste mailbooten" op te nemen. De regeering antwoordde, dat de gewenschte toezegging niet kon worden gegeven.

In het tweede jaar van haar bedrijf trof de maatschappij opnieuw een ramp, tengevolge van de vloedgolf, veroorzaakt door de uitbarsting van Krakatau in Augustus 1883. De onderneming gaf het nu op en ging in liquidatie. Een aanbod aan het gouvernement om hare bezittingen of alleen haar dok over te nemen, werd afgewezen.

Eene nieuwe vennootschap „Maatschappij tot exploitatie van droogdokken en reparatiewerven in N. I.", in 1885 te Batavia opgericht, waarin de dokinrichting der voormalige N.-I. Droogdokmaatschappij werd ingebracht, en op wie de concessie met toestemming der Indische regeering, behoudens eenige wijzigingen, was overgegaan, zette nu het bedrijf bij het eiland Amsterdam voort. Ook deze maatschappij ondervond het nadeel, dat hare inrichting ver verwijderd lag van de oude reede van Batavia en nog verder van Tandjong Priok. Toen nu, bij de behandeling der Indische begrooting voor 1888, het voornemen bekend werd om alle gouvernements-maritieme inrichtingen in Oost-Indië geleidelijk te Soerabaja samen te brengen en daarvan opheffing der marinewerf op Onrust het gevolg zou zijn, vroeg de nieuwe maatschappij in April 1888, bij opheffing van Onrust, de aldaar vrijkomende inrichtingen, zoomede het eiland zelf in gebruik te mogen erlangen. Het antwoord luidde, „dat het verzoek eerst een onderwerp van overweging zou kunnen uitmaken wanneer de Regeering mocht te rade worden het etablissement aan particulieren over te dragen". In Juni 1890, toen intusschen alle nog bruikbare werktuigen en inventarisgoederen van Onrust naar Soerabaja waren overgebracht, doch overigens het zoo waardevolle eiland met zijne werkplaatsen, woningen enz. nog intact was, herhaalde de maatschappij haar verzoek, doch kreeg nu ten antwoord, dat de regeering het eiland niet wenschte over te dragen aan particulieren. In het laatst van 1890 deed de maatschappij nogmaals een poging in gelijken geest, waarop ditmaal van de Indische regeering de verklaring volgde, dat tegen het uit handen geven van Onrust voor het beoogde doel, uit het oogpunt van defensie, bezwaren bestonden. De Indische defensie — guitig wel eens de fancie genoemd — sprak ook hier het laatste woord.

Wij zullen later zien, dat reeds vóór 1886, toen de samensmelting der maritieme inrichtingen tot één groot etablissement te Soerabaja werd voorbereid, bij de Indische regeering eene concessie-aanvraag aanhangig was, waarbij onder meer de exploitatie van eene reparatiewerf met dok in de haven van Tandjong Priok werd beoogd. Er is goede reden om aan te nemen, dat de Indische regeering op dien grond liever niet eene tweede particuliere onderneming bij Onrust wilde steunen, verlangend als zij was om hare nieuwe haven van Tandjong Priok tot bloei te brengen. Hoewel de bedoelde concessie-aanvraag in

1890 tot resultaat leidde, zullen wij eerst nog even de geschiedenis der „Maatschappij tot exploitatie van droogdokken en reparatiewerken in N.-I." beëindigen. In 1891 repareerden bij haar etablissement op het eiland Amsterdam nog 30 stoom- en zeilschepen, doch na de opening der reparatie- en dokgelegenheid te Priok verliep het bedrijf en in het begin van 1894 bracht zij haar drijvend dok van het eiland Amsterdam over naar Soerabaja, waar dit dok, toen het voor de eerste maal op de nieuwe ligplaats ter reede zou worden in gebruik genomen, bij het oppompen in zinkenden staat geraakte en wegzonk. Dit was het derde particuliere drijvend droogdok, dat op deze wijze verloren ging. De maatschappij ging nu in liquidatie en werd in Januari 1896 ontbonden.

Er is in Oost-Indië nog gedurende enkele jaren eene andere gelegenheid geweest tot het dokken van kleine schepen. In Augustus 1887 werd nl. het voor de marine in 1854/56 gebouwde zg. 1200 tons dok voor den dienst afgekeurd en verkocht. De koopers verankerden dit dok ter reede van Soerabaja voor het daarin opnemen van particuliere schepen. In 1895 sloeg het van zijn ankers en zonk in het oude Oostervaarwater van Soerabaja. In het geheel liggen derhalve vier particuliere dokken in Indië gezonken.

Volledigheidshalve moeten nog vermeld worden een tweetal pogingen tot het in exploitatie brengen van droge dokken in Indië, die echter tot geen resultaat hebben geleid. Voor de eerste maal geschiedde dit in 1876, toen een particulier te Soerabaja plannen beraamde voor het maken van eene stoomsleephelling of van een vast droogdok met bijbehoorende etablissementen aan de Zuidzijde van Madoera tegenover Soerabaja. Op eene desbetreffende aanvraag kon door de regeering niet worden beschikt, „omdat geen bepaald terrein was aangewezen." De tweede poging betrof eene in 1883 door een Europeesch koopman te Makasser en enkele andere ingezetenen aldaar gevraagde concessie om een uitsluitend recht voor 75 jaren voor de exploitatie van een of meer droge dokken op die hoofdplaats. Dit verzoek werd door de Indische regeering voor overweging niet vatbaar verklaard ook toen, bij een nader adres, het tijdvak van uitsluitend recht tot 10 jaren werd teruggebracht. In het laatst van 1884 herhaalden de aanvragers hun verzoek, doch ook dit werd afgewezen, omdat zij eene concessie wenschten, die anderen uitsloot. Wel was de Indische regeering genegen eene concessie te verleenen zonder toekenning van eenig uitsluitend recht en wilde daarvan gedurende twee jaren de prioriteit verzekeren. Er kwam ook van deze zaak verder niets.

II.

Zooals uit het in ons eerste artikel gegeven overzicht van de geschiedenis der particuliere dok- en reparatie-inrichtingen in Indië tusschen 1863 en 1895 is gebleken — men mag wel

van een lijdensgeschiedenis spreken — plaatste de overheid zich op het standpunt, dat dit bedrijf geheel aan de vrije concurrentie moest worden overgelaten en dat de door het gouvernement te verleenen steun zich moest bepalen tot het eventueel in gebruik afstaan van overigens weinig waardevolle terreinen, zooals de onbewoonde eilanden Middelburg en Amsterdam nabij Batavia en de moddervlakte bewesten de Kalimas te Soerabaja waren. In overeenstemming met deze houding zou het gouvernement zich daarentegen onthouden van het dokken en repareeren van particuliere schepen bij zijne eigen maritieme etablissementen, zoodra de particuliere inrichtingen daarin konden voorzien. Bij de verleening der concessie-Bosch in 1872 werd zelfs de zeer bindende voorwaarde opgenomen: „dat van het tijdstip, waarop het drijvend droge dok te Batavia en te Soerabaja in gebruik zal komen, voor particuliere schepen en ook voor die, toebehoorende aan de Nederlandsch Indische Stoomvaartmaatschappij, geen gelegenheid meer zal bestaan tot reparatie in de gouvernementsinrichtingen, tenzij, voor zooveel de vaartuigen van genoemde maatschappij betreft, het particulier dok onklaar of met andere schepen bezet is en de vereischte reparatie beschouwd wordt, als van zeer dringenden aard." Deze ontzegging van het gebruik der gouvernementsinrichtingen aan particuliere schepen bleek van groot gewicht, toen de eigenlijke havenbouw van Tandjong Priok zijn voltooiing naderde en men aan de exploitatie dier haven moest gaan denken. In het oorspronkelijk plan van dien havenbouw was op den aanleg van dokken niet gerekend, maar nadat met den bouw in 1877 was aangevangen, werd bij de behandeling der Indische begrooting voor 1879 in de Tweede Kamer de wenschelijkheid betoogd, tegelijk met het in gebruik nemen der haven, tevens over goede dokken voor groote schepen te kunnen beschikken en ook de toenmalige regeering zag het belang daarvan in. Een der ingenieurs van de havenwerken bezocht nu met een zeeofficier de voornaamste dokinrichtingen in Europa, en in verband met een daaromtrent uitgebracht advies nam men zich voor te Priok in 1881 een aanvang te maken met den aanleg van een vast, gemetseld dok, dat op f 1,900,000 geraamd werd. Nu kwam echter in 1881 het groote vraagstuk: exploitatie van de nieuwe Priok-haven door den Staat of door particulieren onder toezicht van den Staat, aan de orde en bij de bespreking van dit vraagstuk wees o.a. de heer mr. N. P. van den Berg in zijne brochure: „De haven van Tandjong Priok" op de „impasse", waarin de Indische regeering door de concessie-Bosch van 1872 geraakt was. Zoolang toch het gebruik der gouvernementsinrichtingen, op grond der voorwaarden van die concessie, moest worden ontzegd aan alle particuliere schepen, zou de aanleg van dokken en reparatieinrichting te Priok voor staatsrekening geen zin hebben. Zooals bekend is, werd ten slotte niet overgegaan tot het verleenen eener concessie voor de exploitatie van Tandjong Priok door particulieren, terwijl het Indisch gouvernement uit de „impasse",

waarop wij zooeven doelden, werd gered door de liquidatie der N. I. Droogdokmaatschappij. Daardoor ontstond toch gelegenheid, bij de overdracht van de concessie dier maatschappij op de „Maatschappij tot exploitatie van droogdokken en reparatiewerven in N. I.", uit de concessievoorwaarden o.m. te verwijderen de bezwarende voorwaarde omtrent de ontzegging der gouvernementsinrichtingen aan particuliere schepen.

Na de afwijzing der concessie aanvraag van de heeren VAN DEN BERG en DE GELDER gaf de regeering, in de Memorie van Toelichting, behoorende bij het tweede ontwerp der Indische begrooting voor 1884 aan, welken weg zij ten aanzien van de exploitatie der haven van Tandjong Priok dacht te volgen. Daartoe behoorde o.a. het afwachten of zich een gegadigde zou voordoen voor eene exploitatie op veel beperkter schaal dan door de genoemde aanvragers was bedoeld en die tevens den bouw van een reparatiewerf met droogdok op zich zou nemen. In Juli 1885 deed eene handelsfirma te Batavia in den door de regeering gewenschten zin eene concessie-aanvraag, doch wijzigde die in November d.a.v. door daaruit weg te laten de inrichting van een reparatiewerf met dok. De onderhandelingen met deze firma sprongen af. In 1886 kwam echter bij de Indische regeering een concessie-aanvraag in, die niet eene algemeene exploitatie der haven omvatte, doch „alleen de voorziening in eene werfinrichting (ook voor de marine) beoogt".

In de brochure: „De haven van Tandjong Priok, staatsexploitatie of particuliere exploitatie?" in 1882 door mr. A. P. VAN DEN BERG geschreven en „Exploitatie van Tandjong Priok, gegevens en berekeningen", in Januari 1883 door de heeren VAN DEN BERG en DE GELDER gepubliceerd, was op goede gronden en met cijfers betoogd „dat het feitelijk onmogelijk is om het kapitaal, dat noodig zal zijn voor de reparatiewerf te Priok, indien die aan de eischen van den tijd zal voldoen, rentegevend te maken." Tot dat kapitaal werd dan mede gerekend te behooren ongeveer 2 millioen gulden, voor den bouw van een aan de te stellen eischen voldoend droogdok. De regeering zag langzamerhand zelve in, dat de totstandkoming van eene reparatie-inrichting met droogdok te Tandjong Priok, die zij eene der eerste voorwaarden achtte om de nieuwe haven tot ontwikkeling te brengen, niet spoedig zou slagen, indien zij zich op het standpunt bleef stellen, dat die totstandkoming, uitsluitend door particulier kapitaal moest geschieden. Men sloeg daarom met den nieuwen concessie-aanvrager een anderen weg in, waarbij voor hem de zware uitgaven, verbonden aan de oprichting van werkplaatsen en den bouw of aanschaffing van een dok, grootendeels werden vermeden, terwijl toch de exploitatie van reparatie-inrichting en dok uitsluitend in particuliere handen zouden zijn. Op dien grondslag kwam den 9den Juni 1890 eene overeenkomst tot stand tusschen de Indische regeering en den heer D. CROLL, te Rotterdam, welke werd bekrachtigd bij de wet van 12 November 1890 („Stbld." nº. 169). Bij die overeenkomst kreeg de conces-

sionaris — later de den 12den Mei 1891 opgerichte naamlooze vennootschap „Droogdokmaatschappij Tandjong Priok" — behalve een gedeelte van het haventerrein te Priok, ook in erfpacht, tot ultimo 1915, al de daarop aanwezige landswerken en gebouwen en de zich daarin bevindende werktuigen. Een en ander werd gevormd door de uitgebreide ateliers met toebehooren, die bij den bouw der havenwerken waren opgericht. Zij omvatten eene bankwerkerij, smederij, ketelmakerij, kopergieterij, ijzergieterij, eene inrichting voor machinale houtbewerking enz., terwijl daaraan nog was toegevoegd een ijzeren drijvend dok, dat gediend had voor het onderhoud der 27 stoomvaartuigen en der pl.m. 60 kleinere vaartuigen, die bij den havenbouw te Priok gebezigd waren.

De regeering ging bij het aangaan dezer overeenkomst uit van de stelling, „dat de grootsche havenwerken van Batavia" eerst dan geheel tot hun recht zouden komen als daar ook eene inrichting tot herstel van stoomschepen en machines in werking was, dat de stoomvaart door Straat Soenda „zich eerst door het bestaan van eene doelmatige reparatiewerf te Tandjong Priok moe(s)t ontwikkelen", dat zulk eene werf in de eerste jaren daardoor betrekkelijk weinig te doen zou hebben en dat het daarom duidelijk was, dat „zij financieel onbestaanbaar zou zijn, wanneer zij niet den noodigen steun van regeeringswege ontving."

Die steun werd, het moet erkend worden, op zeer milde wijze verleend door aan den erfpachter, tegen een canon van slechts f 3000 's jaars, niet alleen af te staan het bovenbedoelde gedeelte van het haventerrein met de daarop aanwezige ateliers, doch hem tevens in gebruik te geven een groot drijvend dok — aanvankelijk het reeds bestaande 3000-tons marinedok en later een nieuw gebouwd 4000-tons dok — benevens het van de havenwerken afkomstige kleinere dok (cylinderdok). Voor het groote dok wordt aan het gouvernement een huur betaald van 4 pct. over de kosten van aanschaffing, die ongeveer f 1,230,000 hebben bedragen; voor het kleine dok, dat tot 1893 heeft dienst gedaan, werd geen huur betaald. Bovendien zorgt het gouvernement voor het op diepte houden van de ligplaats der dokken en van de zg. kolenhaven.

In de M. v. T., behoorende bij het wetsontwerp tot bekrachtiging dezer overeenkomst, wees de regeering er op, dat, afgescheiden van de belangen van handel en scheepvaart, die door het tot standkomen der reparatiewerf zouden worden gebaat, zij ook in West-Java voor hare vaartuigen „eene goede en tevens goedkoope dokgelegenheid" zou verkrijgen, „een voordeel hetwelk, na de opheffing van het marine-etablissement op Onrust, zeker niet gering mag gesteld worden." Dat de toenmalige regeering dit landsbelang inderdaad niet gering achtte blijkt wel daaruit, dat vrij wel de eenige voordeelige voorwaarde, die zij van haar kant bij de overeenkomst bedong, bestond in de bevoegdheid om gedurende 125 dagen 's jaars te beschikken

over het groote dok. Bij het sluiten der overeenkomst werd dus van regeeringszijde gedacht aan het gebruiken van de dok- en reparatie-inrichting voor marine- en andere gouvernementsvaartuigen, en ook in het Voorloopig Verslag der Tweede Kamer werd nog eens nadrukkelijk gewezen op de behoefte, die voor de gouvernementsschepen aan eene dergelijke inrichting op West-Java bestond, nadat het etablissement op Onrust was opgeheven.

Het door de regeering aan den erfpachter in gebruik te geven dok zou, volgens de overeenkomst, een lichtvermogen van ten hoogste 4000 ton hebben, doch de regeering behield zich de bevoegdheid voor, om, in overleg met den erfpachter, het dok, door toevoeging van sectiën of op elke andere door haar wenschelijk geachte wijze, een lichtvermogen van hoogstens 5000 ton te geven. Van de zijde der Tweede Kamer werd het verlangen geuit reeds dadelijk een dok van 5000 ton aan te schaffen, waarvan een gedeelte ter grootte van 4000 ton aan den erfpachter zou moeten worden in gebruik gegeven, terwijl het andere stuk in conservatie zou kunnen worden opgelegd, totdat de behoefte daaraan zich zoude doen gelden. Het is jammer, dat de toenmalige minister van koloniën dit denkbeeld niet heeft aanvaard. Intusschen werd bij het ontwerpen van het dok, dat door eene commissie van drie ingenieurs der marine geschiedde, toch gezorgd, het ook in de toen zeldzame gevallen, dat meer dan 4000 ton lichtvermogen noodig was, te kunnen gebruiken. „Het dok zal ook schepen van 5000 ton kunnen opnemen, wanneer men zich met eene hoogte van 0.326 M. van den dokvloer boven water tevreden stelt." (Koloniaal Verslag van 1892).

In Nederland vervaardigd en te Tandjong Prirok ineengezet, kwam het 4000-tons dok bij geheele gereedheid, op ongeveer f 1,230,000 te staan. Het werd begin October 1896 beproefd door daarin het oorlogsfregat „Tromp" op te nemen en daarna in gebruik gesteld.

Het ligt natuurlijk niet in onze bedoeling hier de geschiedenis der Droogdok-Maatschappij Tandjong Priok sedert hare oprichting in 1891 te releveeren; wie daarvan meer wil weten, raadplege de jaarverslagen dier maatschappij, of in beknopter vorm het overzicht in financieele jaarboeken, o.a. in Van Oss' Effectenboek. Eene technische beschrijving van het 4000-tons dok en van de enkele jaren geleden gebouwde sleephelling dier maatschappij — zonder hulp van het gouvernement door de maatschappij bekostigd — vindt men in het „Tijdschrift van het Kon. Inst. van Ingenieurs, afdeeling Nederlandsch-Indië 1907—08." Voorzoover het algemeen belang betrokken is bij de Droogdok-Maatschappij Tandjong Priok, is de verwachting, bij hare oprichting gekoesterd, in zooverre niet verwezenlijkt, dat zij niet merkbaar de scheepvaart op de haven heeft bevorderd, o. i. een natuurlijk gevolg van de omstandigheid, dat Priok voor de meeste schepen geen eindhaven is en dat de schepen van de vaste lijnen op Indië in Europa dokken, terwijl die van de

Java-China-Japan-lijn dit buiten Nederlandsch-Indië doen. Voor de vaart binnen den N. I. Archipel is de dok- en reparatie-inrichting te Priok echter van groot nut en zonder haar bestaan zouden het periodiek onderhoud en de reparatiën van de zoo uitgebreide vloot der Indische pakketvaart en van andere schepen niet wel doenlijk zijn. Hoezeer de werkzaamheid der maatschappij zich in hoofdzaak bepaalt tot de schepen van de locale vaart binnen den archipel, blijkt ook wel daaruit, dat, toen behoefte aan meerdere dokgelegenheid ontstond, zij die gezocht heeft in het maken van eene sleephelling voor schepen van hoogstens 2000 ton, dus van beperkte grootte.

Intusschen nemen de afmetingen en waterverplaatsing der schepen steeds toe — de nieuwe groote stoomers der Indische paketvaart overtreffen in tonnenmaat de overige mailbooten der beide Nederlandsche maatschappijen — en wanneer dergelijke schepen in geladen toestand een ongeval krijgen, dat droogzetten van het schip noodzakelijk maakt, kan dit in het 4000-tons dok niet geschieden.

De op onze Oost-Indische bezittingen varende groote stoomvaartmaatschappijen, zoowel Nederlandsche als vreemde, zijn, vooral in de laatste jaren, zeer gelukkig ten aanzien van ongevallen, die het opnemen harer schepen in een droog dok noodzakelijk maken. De oorzaak daarvan zal gezocht moeten worden in een bekwaam en goed geschoold personeel, in de beste hulpmiddelen voor de navigatie, in betere zeekaarten, meer uitgebreide betonning en verlichting enz. Hoewel daarom voor de toekomst geen vrees behoeft te bestaan voor meer veelvuldige averijen, blijven toch ongevallen in een aan riffen en andere gevaren rijken archipel immer mogelijk en ook in zulke gevallen doet zich de behoefte aan een dok van grooter lichtvermogen dan 4000 ton telkens gevoelen. Bestond zulk een dok in Indië, er zou vermoedelijk door de vele stoomers van groote afmetingen, die Oost-Indië bezoeken — men denke o.a. aan de in ballast aankomende suikerbooten — meermalen gebruik van worden gemaakt. Het denkbeeld van den minister Fock, om in de behoefte aan een dok van groote capaciteit voor de handelsvloot te voorzien door daaraan dienstbaar te maken een voor de rijksschepen benoodigd dergelijk dok, scheen ons eene goede en economische oplossing te zullen geven. Dit denkbeeld is blijkbaar losgelaten nu, blijkens eene mededeeling van den minister Idenburg, het bedoelde nog te maken dok in hoofdzaak slechts voor de oorlogsvloot zal worden benut.

Het Indisch gouvernement heeft, behalve te Tandjong Priok, nog op andere wijze medegewerkt om in de behoefte aan dokgelegenheid te voorzien. Toen nl. het bij de Priokmaatschappij in gebruik geweest zijnde ijzeren drijvend droogdok van 3000-ton door den bouw van het nieuwe 4000 tons dok vrijkwam, heeft de regeering dit dok in 1898 naar Sabang-baai op het eiland Weh (Atjeh) doen sleepen. Aldaar is het, eerst in eigen beheer, daarna in particuliere exploitatie, gebezigd voor het

onderhoud van hare oorlogsschepen en andere vaartuigen in de wateren van Atjeh, terwijl het dok en de daarbij behoorende reparatie-inrichting tevens voor particuliere schepen openstaan. Zeer onlangs is door den minister van koloniën medegedeeld, dat thans alleen nog een klein dok voor de kustvaart en de gouvernementsstoomers te Sabang reden van bestaan heeft. De overeenkomst tot exploitatie van het 3000-tons dok zou daarom niet worden vernieuwd, wijl dit dok voor het doel reeds te groot is en in de exploitatie te kostbaar.

De scheepvaart in den Indischen archipel heeft zich in de laatste 20 jaren sterk ontwikkeld, dank zij vooral de ruime opvatting, die de Paketvaart-Maatschappij in de eerste plaats in haar eigen belang, doch daarmede tevens in het algemeen belang handelende — heeft getoond te bezitten ten aanzien van het openen van nieuwe lijnen, die veelal aanvankelijk slechts verlies konden geven. De meeste dier nieuwe lijnen hebben als het ware het verkeer geschapen of dit in belangrijke mate doen toenemen en daarvan heeft vooral Borneo met omliggende eilanden, Celebes, de kleine Soenda-eilanden en het verdere Oostelijk gedeelte van den archipel profijt gehad. Onder den invloed van dit oplevend handelsverkeer heeft Makasser, naar het zich laat aanzien, eindelijk alle kans de voordeelen te zullen genieten van zijn zeer gunstige ligging en van zijn natuurlijke goede haven, door kunstwerken reeds verbeterd, doch o. i. nog zeer belangrijk verder te verbeteren. Lag vroeger het zwaartepunt van handel en scheepvaart zeer bepaald in het westelijk deel van den Indischen archipel, thans is dit zwaartepunt, zonder dat dit westelijk deel is achteruitgegaan, toch oostwaarts opgeschoven. Het is daarom verklaarbaar, dat ondernemende mannen er aan denken te Makasser, waar de handel van het oostelijk gedeelte zich concentreert, inrichtingen in het leven te roepen, die bij eene drukke scheepvaart op zulk een handelscentrum gaandeweg onmisbaar worden en die tevens niet weinig tot de ontwikkeling van de plaats kunen bijdragen.

Indien de Makassersche plannen, die ons aanleiding gaven tot het schrijven van het bovenstaande overzicht, tot uitvoering mochten komen, zal de Indische regeering zich naar onze meening, op hetzelfde standpunt moeten plaatsen, dat zij, nu ruim 20 jaar geleden, ten opzichte van het tot stand brengen eener dok- en reparatie-inrichting te Priok innam en in het algemeen belang der kolonie handelen door in dat geval aan de nieuwe onderneming den steun te verleenen, die oirbaar zal blijken.

„De Nederlander", 24 November 1909.

Vervaardiging van torpedo's in eigen land.

Wanneer men met eenige aandacht volgt, hetgeen op Marinegebied geschreven en gesproken wordt, zal men zeer zeker worden getroffen door het feit, dat er in officieele kringen eene strooming bestaat, de torpedo een grooter aandeel dan

voorheen toe te kennen in een mogelijken strijd, waarin wij zouden kunnen worden betrokken.

In de memorie van toelichting bij de marinebegrooting voor 1907 sprak de toenmalige Minister, de heer COHEN STUART, van „een flink aantal zeewaardige torpedobooten en eenige pantserschepen" en hoewel de minister niet naliet er nadruk op te leggen, dat het kanon nog steeds als hoofdwapen moest worden beschouwd, wees Z.Exc. er bij de behandeling van het wetsontwerp tevens op, dat in zijn programma, het torpedomaterieel een veel grooter plaats in het geheele materieel van de vloot innam dan in vorige programma's. De Commissie van samenwerking van land- en zeemacht stelde een totaal van 46 torpedobooten voor, tegenover 33 van het programma-ROËLL en 31 van het programma-VAN DER WIJCK. De tegenwoordige Minister van Marine heeft gemeend in het programma der bedoelde Commissie, eenige kleine, wel te begrijpen, wijzigingen te moeten brengen en komt daardoor tot een aantal van 36 torpedobooten en 5 onderzeebooten; tot een totaal dus van 41 torpedovaartuigen. Voorts achtten de Gouverneur-Generaal VAN HEUTSZ en de vorige commandant der zeemacht in Oost-Indië de aanschaffing van een twaalftal torpedobootjagers en een onderzeeboot voor Indië dringend noodzakelijk. In de memorie van toelichting voor het jaar 1909 neemt de Minister v. Marine aan voor het Indisch eskader een 6-tal torpedobootjagers en 2 reserve en ten slotte heeft men de Staatscommissie voor de Marine in Indië, welke in haar rapport pleit voor eene verdediging, welke geheel zal berusten op een torpedovloot.

Het is dus niet te veel gezegd, dat er ten onzent in officieele kringen eene strooming bestaat om de torpedo tot een machtiger factor dan voorheen in een mogelijken oorlog te maken, en hoewel zulks in dit betoog van minder belang is, mag hier wel worden opgemerkt, dat deze ontwikkeling eenigszins geschiedt ten koste van het kanon. De Minister van Marine ziet in de onderzeeboot een der drie factoren, waardoor het mogelijk is, het aantal pantserschepen voor de verdediging van Nederland van 6 op 4 terug te brengen en krachtens het Kon. Besl. van 15 Sept. 1909 zal de aanschaffing van torpedobootjagers voor Indië geschieden ten koste van het aantal der groote schepen.

Waar wij nu in de toekomst ongetwijfeld een grooter aantal torpedo's dan vroeger zullen noodig hebben, wekt het wel eenige verwondering, dat noch van de zijde der Regeering, noch van die der Volksvertegenwoordiging, of van die der Staatscommissie voor de Marine in Indië ooit de fabricatie in eigen land ter sprake is gebracht. Wèl echter bouwen wij onze eigen pantserschepen, torpedobooten, onderzeebooten en torpedobootjagers, zij het dan ook voor een gedeelte onder toezicht van vreemdelingen en wèl vervaardigen wij onze eigen verspermijnen, waarbij wij ondanks het betalen van een royalty nog direct financieel voordeel vinden. Hoe komt het dan dat er

geen stemmen opgaan voor de vervaardiging van torpedo's in eigen land? Is de som, welke voor torpedo's op de begrooting wordt gebracht zoo gering, of is men te veel overtuigd, dat alléén de firma WHITEHEAD in staat is goede torpedo's te vervaardigen?

De som, welke op de Marinebegrooting voor 1910 voor torpedo's is uitgetrokken, bedraagt f 126.240 en het laat zich aanzien, dat het bedrag voor Marine en Koloniën samen in de volgende jaren nog belangrijk hooger zal worden. Voor Nederland toch acht de Minister van Marine 41 torpedovaartuigen noodig, voor Indië voorloopig 8 jagers, terwijl men volgens het hierboven genoemde Koninklijke Besluit aldaar over 8 valiede torpedobooten wenscht te beschikken. Op de begrooting voor 1910 voor Indië wordt bovendien ook reeds de eerste van een nader te bepalen aantal onderzeebooten aangevraagd. Hierdoor komt men dus tot een totaal van minstens 58 torpedovaartuigen. De leeftijd hiervan met den Minister van Marine op 15 jaar stellende, zullen er dus jaarlijks 4 nieuwe torpedovaartuigen op stapel moeten worden gezet. Daar het aantal lanceerinrichtingen op deze vaartuigen varieert van 2 tot 3 kan men het aantal op 4 torpedovaartuigen gemiddeld op 10 stellen; en na de ervaring van den Japansch-Russischen Zeeoorlog, op minstens 3 torpedo's per lanceerinrichting rekenende, zullen er dus telken jare 30 nieuwe torpedo's noodig zijn. Hierbij zijn reservetorpedo's en de mogelijke torpedobewapening op nieuw aan te bouwen groote schepen nog buiten rekening gelaten. Daar een torpedo ruim f 6000 kost, zal er op de begrootingen van Marine en Koloniën dus jaarlijks minstens een som van f 180,000 moeten worden uitgetrokken. Dit bedrag is ongetwijfeld belangrijker dan dat, hetwelk jaarlijks aan verspermijnen zal worden besteed en wanneer men het dus de moeite waard acht deze hier te lande te doen vervaardigen, is het niet consequent de torpedo's in den vreemde te blijven bestellen. Hiervóór werd reeds gezegd, dat de vervaardiging van verspermijnen hier te lande ook geldelijke besparing gaf; de mogelijkheid is niet uitgesloten dat dit ook met torpedo's het geval is. De Firma WHITEHEAD is duur en naar wij meenen zijn ook de torpedo-lanceerinrichtingen, hier te lande vervaardigd, goedkooper gekomen, dan die van bedoelde firma betrokken.

Zou men echter in staat zijn hier te lande torpedo's te vervaardigen?

De naam der Firma WHITEHEAD te Fiume is in Nederland dusdanig verbonden met de vervaardiging van het onderzeesche wapen, dat vele buitenstaanders het als eene onmogelijkheid beschouwen, dat ook anderen zich met de constructie hiervan bezighouden. Toch is dit het geval. Engeland betrekt slechts zijn torpedo's van genoemde firma op de voorwaarde, dat er eene filiaalinrichting in Engeland zelf blijft gevestigd. Frankrijk, Duitschland en de Vereenigde Staten vervaardigen hun eigen torpedo's, ook Italië en Zweden hebben sedert korten tijd hun

staatsfabriek, terwijl de Deensche Marine sedert geruimen tijd haar eigen torpedo's vervaardigt.

Wat Denemarken kan, moet Nederland ook kunnen.

Ook heeft het personeel der WHITEHEAD-fabriek niet zulke afzonderlijke eigenschappen als wel eens aangenomen wordt. In slappe jaren houdt de firma niet meer werklieden in dienst dan zij noodig heeft en komt er plotseling een tijd van drukte, zooals dit kan voorkomen bij groote bestellingen aan een fabriek, welke zich slechts met de vervaardiging van één artikel bezig houdt, dan worden de werklieden in grooter getale aangenomen.

Wanneer deze voor het torpedomakersvak voldoende bekwaam zijn, dan kan dit zeker ook worden verwacht van den Nederlandschen werkman.

Verder kan niet worden gezegd, dat de fima WHITEHEAD in de laatste jaren op torpedogebied een baanbreekster is geweest. Sedert de torpedo in het stadium harer ontwikkeling kwam, dat de Marines haar als een eenigszins bruikbaar oorlogswapen begonnen te beschouwen — en dit is reeds meer dan een kwarteeuw geleden — werden door de firma WHITEHEAD uit eigen beweging geen principieele verbeteringen meer in het wapen aangebracht. Naarmate de techniek er in slaagde betere materialen te vervaardigen, maakte de firma hiervan gebruik om de snelheid van de torpedo iets op te voeren, hier en daar veranderde zij kleinigheden, maar men kan niet zeggen, dat zij den stoot heeft gegeven tot een der drie belangrijke principieele verbeteringen, welke in de laatste 15 jaar zijn aangebracht, of in studie genomen, t. w. de koersregelaar, het luchtverwarmingstoestel en de verbeterde diepteregelaar. Men kan zelfs niet eens zeggen, dat zij tegenover deze uitvindingen altijd eene tegemoetkomende houding heeft aangenomen.

Komt men voorts op het gebied van lanceerinrichtingen, dan moet worden getuigd, dat zij zich bijv. nooit in staat heeft getoond, eene behoorlijke breede-zijde-onder-water-lanceerinrichting te ontwerpen.

De firma geniet dus, althans hier te lande, eene grootere reputatie dan zij verdient. Doordat bovendien de verschillende landen steeds meer hunne eigen torpedo's gaan vervaardigen, gaat ook meer en meer het voordeel verloren van het betrekken van dit wapen van een fabriek, met groote ervaring. Ongetwijfeld heeft de fima tot nu toe goed werk afgeleverd, doch wij hopen ernstig, dat dit alleen geen voldoende reden zal worden geacht om jaarlijks voor een groot bedrag in den vreemde te blijven koopen in stede van dit geld zooveel mogelijk in het land te houden.

Wie de vervaardiging hier te lande ter hand zou moeten nemen, kan voor het oogenblik onbesproken blijven. Engeland heeft aan de firma WHITEHEAD de conditie gesteld, dat zij daar te lande een filiaal zou oprichten, andere landen betrekken hun torpedo's van particulieren, weer andere landen — en dit zijn de meeste — hebben staatsfabrieken. Dit vraagstuk komt echter

pas in de tweede plaats in aanmerking. Voldoende is het voor het oogenblik, indien het voorgaande de overtuiging heeft geschonken, dat ook in Nederland torpedo's zullen kunnen worden vervaardigd en dat, in verband met de heerschende inzichten omtrent de benoodigde sterkte der torpedovloot, aldus jaarlijks een aanzienlijke som in het land zal kunnen worden gehouden.

H. E. v. A.

OPMERKINGEN EN RAADGEVINGEN. [1])

Bij het verblijf in Malta van Hr. Ms. „Holland" is het gebleken, dat een avondbaadje bij het bezoek aan Engelsche plaatsen zeer noodig is.

In opera's, op diners en avondpartijen ziet men geen enkel Engelsch officier in lange jas. Door velen werd bij die gelegenheden de gouden galon op de pantalon gedragen en het was opvallend dat de gouden galons op de mouwen, het avondbaadje beter aanzien gaven dan onze schouderbedekkingen.

Schepen, die Malta aandoen na vertrek uit Nederland, wordt aangeraden geen portwijn of sherry mede te nemen, daar die aldaar zeer goed en zeer goedkoop te verkrijgen is, o.a. bij de firma „Jerome Saccone & James Speed", Strada Mezzodi 20.

KORTE MEDEDEELINGEN.

Bewegingen der Nederl. Oorlogschepen.

Hr. Ms. **„Heemskerck", „Evertsen"** en **„Piet Hein"** resp. onder bevel van den Kapiteins ter zee G. L. Goedhart, J. F. B. van Dijk en F. Bot hielden tot eind November oefeningen in de Noordzee en in de zeegaten.

Hr. Ms. **„Hertog Hendrik"** onder bevel van den Kapitein

---

[1]) Op voorstel van een onzer lezers openen wij onder dit hoofd eene nieuwe rubriek, waarin zullen worden opgenomen alle korte mededeelingen, welke ons door lezers in het buitenland of in Nederland worden toegezonden en die geacht kunnen worden voor vele lezers van nut te zijn.

Red.

ter zee H. T. HOVEN vertrok 23 November uit Nieuwediep naar Oost-Indië, passeerde 28 Nov. Sagres-Punt, vertoefde van 30 Nov.—4 Dec. te Algiers arriveerde 19 Dec. te Port Said, vertrok 11 Dec. uit Suez, kwam 16 Dec. te Perim en 26 Dec. te Colombo aan.

Hr. Ms. **„Holland"**, onder bevel van den Kapitein ter zee E. E. DULLEMOND vertrok 20 Nov. uit Nieuwediep naar Oost-Indië, passeerde 21 Nov. St. Catherine's point, vertoefde van 28 Nov.—3 Dec. te Malta, van 6—7 Dec. te Port Said, den 11den December te Aden, kwam den 18 Dec. te Columbo aan en vertrok vandaar den 24 Dec.

De politiekruiser **„Zeehond"**, onder bevel van den Kapt.-luit. ter zee E. COENEN voer in de Noordzee ter bewaking der zeevisscherij.

De politiekruiser **„Dolfijn"**, onder bevel van den Kapt.-luit. ter zee A. v. d. DRIESSEN MAREEUW voer in de Noordzee ter bewaking der zeevisscherij.

Hr. Ms. **„Friesland"**, onder bevel van den Kapt. ter zee E. DE HAAN vertrok 9 November van Horta, vertoefde van 14—20 November te Las Palmas, van 24 Nov.—2 Dec. te Funchal, van 4—11 Dec. te Santa Cruz en viel 22 Dec. te Nieuwediep binnen.

Hr. Ms. **„Noordbrant"**, onder bevel van den Kapt. ter zee W. VAN VOSS, vertoefde op de terugreis van Noord-Amerika naar Oost-Indië van 2—14 November te Honolulu en van 1—7 Dec. te Yokohama en van 14—17 Dec. te Manila.

Het Nederlandsche eskader bestaande uit de pantserschepen „De Ruyter", „Tromp" en „Koningin Regentes", onder bevel van den Kapt. ter zee G. F. TYDEMAN, vertoefde van 12—20 November te Hongkong en kwam 28 November te Batavia terug.

Verrichtingen der Zeemacht in Oost-Indië.

Nederlandsch-Eskader.

Het bevel bleef opgedragen aan den Kapitein ter Zee G. F. TYDEMAN, wiens standaard tot 27 Juli aan boord Hr. Ms. „Tromp", na dien aan boord Hr. Ms. „De Ruijter", gevoerd werd.

Laatstgenoemde bodem was n.l. den 6den Juli op zijn reis van West- naar Oost-Indië te Sabang gearriveerd. Den 7den van daar vertrokken werd door de Straten van Malakka, Riouw en Bangka naar Tandjoeng-Prioek gestoomd waar van 12—19 Juli vertoefd werd, om op dien datum de reis naar Soerabaja voort te zetten en hier na aankomst op 21 Juli opgenomen te worden in de sterkte van het Nederlandsch Eskader.

Op 20 en 21 Juli werden Hr. Ms. „Noordbrabant", „Konin-

gin-Regentes", „De Ruijter" en „Tromp", allen te Soerabaja vereenigd, door den Commandant der Zeemacht bezocht, van welke gelegenheid gebruik gemaakt werd om mededeeling te doen van de reizen voor vlagvertoon, waartoe de verschillende schepen bestemd waren. Op den 27sten Juli werden de commandementen van verschillende schepen overgegeven, terwijl op dienzelfden dag Hr. Ms. „De Ruijter" inplaats van Hr. Ms. „Tromp" vlaggeschip werd. De schepen worden thans gecommandeerd als hieronder aangegeven:

Hr. Ms. „De Ruijter" Kapitein-Luitenant ter Zee P. H. VAN VOORTHUIJSEN.

Hr. Ms. „Tromp" Kapitein ter Zee J. W. TERMIJTELEN.

Hr. Ms. „Noordbrabant" Kapitein ter Zee W. VAN VOSS.

Hr. Ms. „Koningin Wilhelmina der Nederlanden" Kapitein ter Zee M. W. L. OLIVIER,

terwijl Hr. Ms. „Koningin Regentes" onder bevel bleef van den Kapitein ter Zee F. PINKE.

Bij den aanvang van Juli vertoefden Hr. Ms. „Tromp", „Koningin Regentes" en „Koningin Wilhelmina" ter reede Ampenan, waar de oefeningen o. a. ook die met torpedobooten werden voortgezet.

Hr. Ms. „Koningin Regentes" vertrok 16 Juli naar Soerabaja waar de kolenvoorraad aangevuld werd, om 23 Juli weder naar Ampenan terug te keeren, daar gevechtsschietoefeningen te houden en na afloop daarvan weder naar Soerabaja terug te keeren, waar den 30sten Juli ter reede geankerd werd.

Hr. Ms. „Tromp" vertrok eveneens 16 Juli van Ampenan naar Soerabaja, waar het schip eind Juli nog vertoefde.

De **divisie** bestaande uit de pantserschepen **„De Ruijter"**, **„Koningin-Regentes"** en **„Tromp"**, onder bevel van den Kapitein ter Zee G. F. TYDEMAN, wiens standaard aan boord van eerst genoemden bodem gevoerd werd, vertrok in den vroegen morgen van 10 Augustus van Soerabaja met eerste bestemming Manila.

De route werd genomen door de Straten van Madoera, Sapoedi, Makassar en Siboetoe naar de Soeloe-zee en vervolgens langs Mindoro naar de Manila-baai, alwaar in den nacht van 16 op 17 Augustus op 6 mijl afstand van de havenlichten werd geankerd.

Den volgenden morgen werd in kielwaterlinie naar de haven gestoomd en op de boeien gemeerd, waarna een saluut van 21 schoten voor het Amerikaansche Gouvernement werd afgegeven, welk saluut door het fort Santiago onmiddellijk beantwoord werd.

In den namiddag van 25 Augustus werd Manila weder verlaten en door de Boca Chica naar zee gestoomd en koers gezet langs het licht van Kaponis op Hongkong. 29 Augustus werd door het Tatkong en het Lye Mun Channel naar de reede van Hongkong gestoomd, alwaar gemeerd werd op de boeien,

die anders door het Engelsche eskader aldaar in gebruik genomen worden. Het Engelsche Gouvernement werd met 21 schoten gesalueerd, welk saluut onmiddellijk beantwoord werd door het fort te Kan-Lung Pt.

Den 2den September werd de reede van Hongkong in den namiddag verlaten en naar Amoy gestevend, welke plaats tegen den avond van 3 September bereikt werd, terwijl het Chineesche Gouvernement met 21 schoten gesalueerd werd, welk saluut door eene saluutbatterij onmiddellijk beantwoord werd.

Hr. Ms. „Noordbrabant" bleef de maand Juli in herstelling te Soerabaja, terwijl de bemanning bij gedeelten het kampement te Malang betrok.

Na afloop der herstellingen embarkeerde de equipage weder op 6 en 7 Augustus, waarna van 10—16 Augustus in de Java-Zee stoomproeven gehouden werden. Te Soerabaja teruggekeerd, werd de tijd van 17 tot en met 27 Augustus besteed aan het gereedmaken voor de reis naar San Francisco, en werd o. a. het tijdelijk aan Hr. Ms. „Koningin Wilhelmina" afgestane kn. van 12 c.M. weder aan boord opgesteld.

Den 28sten Augustus aanvaardde het schip de bovengenoemde reis onder bevel van den Kapitein ter Zee W. VAN VOSS.

Hr. Ms. „Koningin Wilhelmina" vertrok 2 Juli van Ampenan naar Soerabaja tot aanvulling van den kolenvoorraad om den 7den d. a. v. weder terug te keeren. Den 16den Juli werd weder naar Soerabaja vertrokken waar, tot eind Juli werd verbleven.

Deze bodem vertrok 3 Augustus onder bevel van den Kapitein-luitenant ter zee G. W. DE LEUR van Soerabaja naar Ampenan via Makassar, ten einde aldaar den kolenvoorraad aan te vullen, waartoe in het bassin van het Marine-etablissement geen gelegenheid was **wegens gebrek aan ruimte door de aanwezigheid van alle andere schepen** van het Eskader, welke zich daar voor de te maken reizen uitrustten. 6 Augustus 's avonds te Makassar gearriveerd, werd 6 en 9 d. a. v. de kolenvoorraad aangevuld en 10 Augustus naar Ampenan gestoomd.

Te Ampenan werden eenige aldaar bij den havenmeester gedeponeerde geschutschijven aan boord genomen en daarmee naar Soerabaja gestoomd, alwaar men 13 Augustus arriveerde, de geschutschijven aan het Marine-Etablissement afgaf, benevens het van Hr. Ms „Noordbrabant" geleende kanon van 12 c.M. 14 Augustus werd Soerabaja weder verlaten en naar Tandjoeng Prioek gestoomd, ten einde in die haven aanwezig te zijn gedurende het bezoek van een Duitsch en eenige Engelsche oorlogsschepen, waarvoor van 16 tot en met 26 Augustus aldaar vertoefd werd. Daarna werd weder naar Ampenan teruggekeerd, terwijl onderweg benoorden Sapoedi de op weg naar San Francisco zijnde „Noordbrabant" werd ontmoet, met welken bodem eenige personeelswisselingen bewerkstelligd werden.

Den 29sten Augustus te Ampenan gearriveerd, werd aldaar doorgegaan met het uit elkaar en aan boord nemen van de nog overgebleven schijven. Eind Augustus was deze werkzaamheid nog niet beëindigd.

Schepen voor Algemeene Diensten.

Hr. Ms. **„Serdang"** (Commandant Luitenant ter zee 1e kl. P. A. Bik).

Deze bodem, te Samarinda liggende, was aan die plaats voor eenigen tijd gebonden door een op 12 Juli te verwachten aanvulling der bemanning, weshalve met den Assistent-Resident overeengekomen werd voor dien datum geen tocht van eenigen duur te ondernemen.

6 Juli werd de Koetei-rivier verder opgestoomd teneinde te Tenggarang den kolenvoorraad aan te vullen en een bezoek te brengen aan den Sultan van Koetei. 8 Juli werd naar Samarinda teruggekeerd en doorgestoomd naar Soengai Mariam, alwaar voor het etablissement der Bataafsche Petroleum Maatschappij ten anker gekomen werd.

Ingevolge het verzoek van den Assistent-Resident werd den volgenden dag eene gewapende sloepenflottielje de Sangarivier opgestuurd en maakte de landingsdivisie een tocht op de boorterreinen der Bataafsche Petroleum Maatschappij.

Den 10en Juli keerde het schip te Samarinda terug, waar 12 Juli de personeelaanvulling arriveerde. Met den Assistent-Resident werd overeengekomen dat Hr. Ms. „Serdang" achtereenvolgens Balik Papan, Beraoe en Boeloengan zoude bezoeken, zoodat 13 Juli Samarinda verlaten werd en de rivier afgestoomd. In zee werden gedurende 3 dagen (14, 15 en 16 Juli) schietoefeningen met geschut gehouden en op laatstgenoemden datum te Balik Papan geankerd, waar tot 19 Juli vertoefd werd. Na het houden van een 24-uurs proeftocht stoomde Hr. Ms. „Serdang" 20 Juli door de Moeara Pantai en de Loensoeran-Naga met bestemming naar Beraoe. Door te lagen waterstand raakte men evenwel eenige malen aan den grond, waardoor eerst den volgenden dag Tandjoeng Redeb bereikt werd.

Hier aangekomen, bleek de Controleur van Beraoe nog niet terug te zijn van een tocht naar Tawao, zoodat na het aanvullen van den kolenvoorraad op 22 Juli naar Tandjoeng Premas werd verstoomd, waar eene vluchtige opname werd vervaardigd en vervolgens op 24 Juli de Beraoe-rivier verder afgestoomd en, in zee gekomen, koers gesteld op het eiland Derawau, waar men een dag bleef vertoeven, vernemende dat de controleur elken dag terug verwacht kon worden. Daar de ambtenaar, 26 Juli nog niet teruggekeerd was, werd het anker gelicht en naar de Moeara Makapan gestoomd, waar bij Tandjoeng Djoendjoeng geankerd werd. Wegens het doode tij kon het schip den drempel niet passeeren en werd een stoomsloep naar Tandjoeng Seilor gezonden om den controleur van Boeloengan te halen,

die den tocht naar de Sesajap- en Sembakoeng-rivieren zou mede maken. 28 Juli werd naar Tarakan gestoomd en den volgenden dag de tocht voortgezet door den midden-Sesajapmond naar kampong Sesajap. Nadat de controleur de noodige besprekingen had gehouden, vertrok het schip 30 Juli weder, arriveerde nog dienzelfden dag voor Kampoeng Sembakoeng en vertrok weder van daar op 31 Juli om des avonds van dien dag te ankeren nabij het eiland Noenoekan.

De controleur had gehoopt hier eenig bericht van zijnen Engelschen ambtgenoot uit Tawao te vinden omtrent de gerapporteerde zeeroovers doch werd niets aangetroffen, zoodat besloten werd met het schip naar Tawao te gaan om inlichtingen te vragen. 1 Augustus aldaar gearriveerd, vernam men, dat het hoofd der bende, DJAKIRI, met 6 man en 3 vrouwen in een grot van het eilandje Patian (Soeloe Archipel) door de Amerikanen belegerd en gedood was. De Amerikaansche Regeering had daartoe een macht gezonden bestaande uit de kanonneerbooten „Arayat" en „Paragua" benevens 2 escadrons cavalerie en een batterij veldartillerie. De bende zag toch nog kans 2 officieren en 18 man te verwonden en 3 man te dooden.

Den zelfden dag werd Tawao weder verlaten en naar Tarakan gestoomd waar 2 Augustus geankerd werd, om des nachts weder door te stoomen naar de Beraoe-rivier en 3 Augustus die rivier op te varen naar Tandjoeng Redeb. Na het houden van besprekingen en aanvulling van den kolenvoorraad werd 5 Augustus naar de Telok Loensoerannaga gestoomd tot het maken eener vluchtige opname, waarna 6 Augustus door de Moeara Pantai naar buiten werd vertrokken om naar Samarinda te stevenen, waar men 7 Augustus arriveerde.

13 Augustus werd deze plaats weder verlaten met bestemming Tandjoeng-Prioek, alwaar men 16 Augustus arriveerde.

Tot eind Augustus vertoefde Hr. Ms. „Serdang" in de haven van Tandjoeng-Prioek, ten einde bij de Droogdok-Maatschappij aldaar eenige kleine herstellingen te ondergaan.

Hr. Ms. „Koetei". (Commandant Luitenant ter zee 1e klasse H. S. SUERMONDT).

Den 30^{en} Juni vertrok deze bodem van Makassar via Boeton naar Loewoek, teneinde zich aldaar ter beschikking te stellen van den Assistent-Resident om dien ambtenaar in de gelegenheid te stellen een inspectiereis door zijn gewest te maken. Den 19^{en} Juli was deze hiermede gereed en werd via Boeton naar Makassar teruggekeerd, waar men den 25^{en} Juli aankwam en vertoeven bleef tot 31 Juli.

Den 31^{en} Juli begaf men zich op reis naar de golf van Boni, alwaar de plaatsen Palima, Paloppo, Badjowe en de monding der Salangkito rivier voor bestuursdoeleinden en met civiele autoriteiten aan boord bezocht werden.

7 Augustus werd naar Straat Boeton vertrokken en maakte het schip in dezen Archipel verschillende tochten, waarbij vele

plaatsen aangedaan werden. Ook werd met den Civiel Gezaghebber van Boeton en een groep infanterie een tocht gemaakt naar het eilandje Laboean Blanda, waar zich volgens ingekomen berichten zeeroovers moesten schuilhouden. Tevergeefs werd het eilandje doorzocht en duidde slechts een nog smeulend vuurtje er op dat hier nog kort geleden menschen vertoefd moesten hebben.

21 Augustus werd naar Makassar teruggekeerd, waar van 22—28 Augustus vertoefd werd. Op laatstgenoemden datum werd naar Soerabaja vertrokken, waar 30 Augustus in het bassin gemeerd werd. Den 1sten September werd het bevel overgegeven aan den Luitenant ter zee der 1e klasse P. TE VELTRUP.

Hr. Ms. **„Edi"**, (Commandant Luitenant ter zee 1e klasse F. L. RAMBONNET).

Na sinds 16 Juli te Amboina vertoefd te hebben werd deze plaats den 24sten weder verlaten met bestemming Ternate. De route hier heen werd genomen door het Nassausche gat tusschen Ceram en Babi, ten einde te onderzoeken of deze Straat voor flottieljevaartuigen bruikbaar is. Na verder de Straten Batjan, Herberg en Sambakki gepasseerd te zijn, werd in den namiddag van 25 Juli Ternate bereikt, alwaar men eenige dagen bleef vertoeven en den 29sten weder naar Manokwari vertrok, daarbij nu de route volgende door Straat Patientie, de Straat tusschen Damar en Libobo, en Straat Sagoeien, zoodat men den 31sten Juli voor Manokwari ankerde.

4 Augustus werd weder naar de Humboldt-baai gestoomd, terwijl voor het onderzoek der Tami-rivier een prauw met roeiers werd medegenomen, benevens een detachement infanterie dat naar het eiland Noemfoor overgebracht moest worden.

Den 6en Augustus werd in de baai van Junbee geankerd, de prauw werd uitgerust voor 16 dagen en in den vroegen morgen van 8 Augustus naar den mond der Tami-rivier verstoomd, waarna de prauw onder bevel van een Luitenant ter zee met 3 Europeesche schepelingen 1 Papoeasche mandoer en 10 dito roeiers de rivier opging. Het schip onderzocht daarna de monding der rivier en verstoomde 9 Augustus naar de baai van Kajo om den watervoorraad aan te vullen, waarna naar de Jautifabaai verstoomd werd, welke baai een zeer veilige ligplaats bleek aan te bieden, zoodat hier tot 23 Augustus vertoefd werd. Van dit verblijf werd gebruik gemaakt om de omgeving te verkennen, waartoe door de landingsdivie een tocht gemaakt werd naar de Kampongs Waba en Nafrie en een tocht naar het Sentanimeer, ten einde aldaar een twist tusschen twee kampongs bij te leggen, welke excursie met goeden uitslag afliep zonder dat tot dadelijkheden overgegaan behoefde te worden.

Den 20sten Augustus keerde de prauw, die den tocht op de Tami-rivier gemaakt had terug en bleek het, dat deze rivier

door houtversperringen en ondiepten ongeschikt is voor het opvoeren van vivres.

Den 23sten Augustus de omgeving der Humboldt-baai voldoende verkend zijnde, werd naar de Geelvinck-baai teruggestoomd en naar de baai van Papoema in het eiland Jappen gestevend, ten einde aldaar de uitlevering te eischen van een slaaf, welke geroofd was van den vasten wal van Nieuw Guinea. Aanvankelijk had de bevolking, in de meening verkeerende, dat haar woonplaats voor een oorlogsschip onbereikbaar was, geweigerd aan dien eisch van het bestuur te voldoen. De komst van het schip had tengevolge, dat de slaaf onmiddellijk werd uitgeleverd. Via Wooi werd nu naar Manokwari teruggekeerd, waar den 27sten Augustus geankerd werd en eenige dagen vertoefd werd om enkele reparaties aan het communicatievaartuig „Pionier" onder toezicht te doen geschieden.

Den 4en September werd Manokwari verlaten en naar Ternate gestoomd, waar men den 7en d.a.v. arriveerde.

Hr. Ms. **„Siboga"**, (Commandant Luitenant ter zee 1e klasse Jhr. C. Hooft Graafland).

Deze bodem vertrok na afloop der herstellingen op 3 Augustus van Soerabaja naar Ampenan, in de nabijheid van welke plaats schietoefeningen gehouden werden. 11 Augustus werd naar Boeleleng gestoomd, waar aan den wal eene oefening der landingsdivisie gehouden werd, waarna via Probolingo naar Soerabaja werd gestoomd, alwaar men den 18en arriveerde. De order werd hier ontvangen naar Tandjoeng-Prioek op te komen, weshalve 20 Augustus weder vertrokken werd om 22 Augustus aldaar aan te komen en tot einde Augustus te vertoeven.

Hr. Ms. **Torpedodienst,** (Commandant Kapitein-Luitenant ter zee A. J. van Stockum).

De vaarwaters nabij Soerabaja werden gedurende de maand Juli bevaren door de booten „Python", „Sphinx", „Minotaurus" en „Hydra". De oefeningen met de te Ampenan vertoevende schepen van het Nederlandsch eskader werden voortgezet, waartoe van 28 Juni tot 3 Juli Hr. Ms. „Krokodil" en „Zeeslang" en van 12 tot 17 Juli Hr. Ms. „Minotaurus" en „Python" derwaarts tochten maakten.

De vaarwaters nabij Soerabaja werden gedurende de maand Augustus, zoowel over dag als bij donker bevaren door de booten „Python", „Sphinx" en „Minotaurus", welke vaaroefeningen tevens dienstbaar gemaakt werden aan het tegengaan van zeerooverij en het doen van contrôle-schoten.

Met Hr. Ms. „Hydra" werden de oefeningen met inlandsch personeel voortgezet. Een deel van de officieren en het overige personeel werd geoefend in het werken met verspermijnen.

De beproeving der Sautter-Harlé-mijnen met Hr. Ms. **„Assahan"** werd voortgezet.

Hr. Ms. **Wachtschip te Soerabaja.**

De Wachtschipdienst te Soerabaja bleef opgedragen aan Hr. Ms. „Koning der Nederlanden" onder bevel van den Kapitein ter zee J. A. A. C. RIDDER VAN RAPPARD.

Schepen voor Hydrografische opnemingen.

Hr. Ms. **„van Gogh"**, (Commandant Luitenant ter zee der 1e klasse L. H. G. KROL).

Den 4den Juli werd Padang verlaten en naar het terrein bij Natal vertrokken, waar tot 7 Juli gewerkt werd. Van 7—31 Juli werd opgenomen in de nabijheid der eilanden Ilir en Mansalar.

1 Augustus keerde het schip te Padang terug.

Den 8sten Augustus werd de Emmahaven weder verlaten en naar het opname-terrein gestoomd tusschen het Pandjang rif en Mansalar. Den 6den September werd naar de reede van Siboga gestoomd, ten einde te Pontjan Ketjil kolen te laden, waarna 9 September via het Bandarif en Singkel naar Sabang werd gestoomd, alwaar men 12 September arriveerde. Den volgenden morgen werd het schip in het dok opgenomen.

Hr. Ms. **„Borneo"**, (Commandant Luitenant ter zee der 1e klasse O. VAN PERSIJN).

Deze bodem vertoefde de eerste dagen dezer maand te Dobo, zette 7 Juli de opname weder voort, vulde den kolenvoorraad op 11 en 12 Juli weder te Dobo aan, om daarna weder op het terrein te blijven tot 30 Juli, waarna te Dobo teruggekeerd werd.

Van 3—21 Augustus werd op het terrein gewerkt, met uitzondering van één dag kolenladen tusschentijds te Dobo. Vervolgens werd naar Amboina gestoomd om te ververschen; het schip arriveerde hier 24 Augustus en vertoefde er einde Augustus nog.

Hr. Ms. **„van Doorn"**, (Commandant Luitenant ter zee der 1e klasse J. L. H. LUIJMES).

Deze bodem bleef in herstelling aan het Marine-Etablissement te Soerabaja.

Hr. Ms. **„Lombok"**, (Commandant Luitenant ter zee der 1e klasse D. E. KEUS).

De opname der reede van Tandjoeng Pandan werd voortgezet, benevens het zoeken naar eenige riffen in de nabijheid, waarna van 18—24 Juli te Tandjoeng Prioek vertoefd werd. Vervolgens werd naar Blinjoe gestoomd, ten einde eene opname te maken van de Klabat baai. 13 Augustus was men met de opname en betonning der baai gereed, waarna naar hoek Grasah vertrokken werd om eenige riffen te zoeken en vervolgens naar Muntok om den kolenvoorraad zoover aan te vullen, dat daarmede Tandjoeng-Prioek bereikt kon worden. 24 Augustus arriveerde het schip te Tandjoeng-Prioek en werd het 27 Augustus op de helling der Droogdok-Maatschappij gehaald tot het nazien,

schoonmaken en schilderen van de huid onder de waterlijn. Den volgenden dag werd de helling weder verlaten en vertoefde het schip einde Augustus nog in de haven.

Verrichtingen in West-Indië.

Data-overzicht der tochten en oefeningen van Hr. Ms. „Utrecht", onder bevel van den kapitein ter zee G. P. VAN HECKING COLENBRANDER.

31 Jan.—16 Febr. te Curaçao.
16 Febr.—20 Febr. te Bonaire.
2 Maart van Curaçao met Gouverneur en Staf naar de Bovenwindsche eilanden.
4—8 Maart te St. Martin.
8—9 Maart te St. Kitts.
10, 11 en 12 Maart te St. Eustatius.
12—15 Maart te Saba.
17—29 Maart te Curaçao.
29 Maart—3 April schietoefeningen te Bonaire.
3—9 April schietoefeningen te Aruba.
9 April—11 Mei te Curaçao.
11—19 Mei schietoefeningen te Aruba.
19 Mei—1 Juni te Curaçao.
1 Juni vertrek naar Paramaribo.
6 Juni—3 Juli te Paramaribo.
5—8 Juli in de golf van Paria op Trinidad tot het doen van contrôle schoten der torpedo's.
9—12 Juli te St. Lucia.
14—26 Juli te Curaçao.
26—30 Juli schietoefeningen te Bonaire.
30 Juli—4 Aug. te Curaçao.
4—12 Aug. schietoefeningen te Aruba.
12 Aug.—1 Sept. te Curaçao.
1 Sept. vertrek naar New-York.
9 Sept. Ankeren bij de 14de straat, Hobokenzijde te New-York.
10 Sept. naar Navy Yard, Brooklyn.
24 Sept. vertrek van Navy Yard, Brooklyn, aankomst op North River (Hudson Rivier) tegenover de 110de straat.
1—2 Oct. tocht naar Newburgh ± 40 mijl de Hudson op.
2—12 Oct. te New-York tegenover de 110de straat.
17—19 Oct. te St. Thomas.
20 Oct. te Saba.
20—21 Oct. te St. Martin.
22—23 Oct. te St. Eustatius.
25 Oct. te Curaçao.

Zeevaartkunde.

Op het stoomschip „Amelia" der Antillenlijn zal een **regis-**

treerkompas (uitvinding CARL L. JAEGER) beproefd worden. Automatisch wordt door dit kompas den afgeloopen weg aangeteekend, benevens afstand en snelheid. Door een speciaal mechanisme kan men ook nog registreeren 't aantal gegeven signalen op de sirene gedurende mist.

De Ann. der Hydr. und mar. meteor. maakt de resultaten openbaar der proefnemingen in de maanden Februari, Maart en April op den Noord-Atlantischen Oceaan met behulp van de draadlooze telegrafie aan boord der Engelsche en Duitsche stoomers ten behoeve van de **algemeene weervoorspelling**. (Zie „Marineblad" blz. 70, 1ste aflevering 1909—1910).

Daar de telegrammen met de toenmalige regeling te laat aankwamen en de barometerstanden dikwijls niet goed werden opgegeven, werden de proeven in Augustus en September j.l. herhaald. Al hoewel de waarnemingen wel iets vlugger inkwamen dan in 't voorjaar, vertoonden de barometeropgaven nog te veel afwijkingen, doordat de Engelsche schepen veelal alleen met eene aneroïde barometer varen; foutieve opgaven in de richting en kracht kwamen ook voor. Door samenstelling van verschillende tabellen uit de telegrammen kwam men tot de volgende conclusie. Ook gedurende de maanden Augustus en September heeft geen enkel draadloos weerbericht uit zee invloed uitgeoefend op de weervoorspelling te Hamburg. In verband met de hooge kosten der draadlooze weerberichten is 't te verkrijgen nut nog te gering om nu op deze wijze in de praktijk door te gaan. Eerst wanneer 't schepenverkeer nog veel grooter geworden is en de werkingssfeer der draadlooze inrichtingen aan boord dezer handelsstoomers nog veel uitgestrekter zonder verhooging van de seinkosten te veroorzaken dan zou een verder dagelijksch inzenden van draadlooze telegrammen ten behoeve van de algemeene weervoorspelling in West-Europa gerechtvaardigd zijn.

Marinebegrootingen Buitenland.

Denemarken.

Het ontwerp der marinebegrooting voor 1910/11 beloopt 6 millioen gulden, waarvan 1 millioen is voor buitengewone uitgaven.

Het nieuwe plan van verdediging stelt de sterkte der vloot vast op:

4 kustverdedigers type „Olfert Fischer" van ± 3500 ton.
24 torpedo- of onderzeebooten van ± 200 ton.
2 mijnenleggers van 500 ton.
Bovendien nog materieel voor mijnversperringen.

Als reserve blijven nog voor de verdediging van Kopenhagen 2 kruisers van 1500 ton en 't aanwezige oude materieel. De „Peder Skram" zal binnen 2 jaar gereed moeten zijn, benevens 6 torpedobooten en 1 mijnenlegger. De 3 volgende jaren zal de

kiel worden gelegd voor 1 kustverdediger; 4 groote torpedobooten en 2 onderzeebooten zullenworden gereed gemaakt en de bouw van een groote onderzeeboot zal worden begonnen (voor het grootste deel op de staatswerf te Kopenhagen).

Het winter-eskader bestaat nu uit den kustverdediger „Olfert Fischer", de torpedobooten „Ormen", „Nordkaperen" en „Makrelen" en de onderzeeboot „Dykkeren".

Duitschland.

De begrooting voor het jaar 1909 bedraagt ± 400 millioen mark. Hiervan zijn o.a. 144 millioen jaarlijksche uitgaven en 140 millioen alleen voor aanbouw, verdeeld over 25 posten, voor reparatie en aanbouw ± 4½ millioen, 79 millioen voor artillerie, torpedo's en mijnen.

In de begrooting wordt opgegeven de sterkte der vloot volgens de wet: 38 slagschepen, 20 groote kruisers en 37 kleine kruisers.

De Staatssecretaris voor de marine, de admiraal von Tirpitz de besprekingen in 't Engelsche Lagerhuis aanroerende, zegt, dat Duitschland eind 1912 nog slechts over 13 „Dreadnoughts" kan beschikken en dat de getalsterkte der Duitsche vloot berust op jarenlange nauwkeurige taktische beproevingen, zoodat er geen reden bestaat hiervan af te wijken. De vloot is er om een toestand te scheppen die voor iederen tegenstander bij den aanval eene zekere mate van risico meebrengt. Daardoor hoopt men den vrede te kunnen bewaren. De Duitsche vloot begint reeds in deze richting te werken en bereikt zij eenmaal de wettelijk vastgestelde sterkte dan zal zij, voor zoover wij de verhoudingen nu kunnen overzien, daartoe ook voldoende zijn.

Frankrijk.

De memorie van de Fransche minister van marine over de aanvullingsbegrooting voor 1909, geeft eene opgave van de groote uitgaven die benoodigd zijn om de bestaande vloot artilleristisch up to date te maken. Totaal bedragen deze 221 millioen francs, te verdeelen over 6 jaren, zoodat ± 96 millioen francs meer benoodigd zijn dan in die 6 jaren voor artill. doeleinden op de jaarlijksche begrootingen zou worden toegestaan.

Rusland.

De begrooting voor 1910 bedraagt 123 millioen gulden voor de gewone uitgaven en nog 3 millioen gulden voor overgebleven onkosten tengevolge van den oorlog. Daarvan is voor aanbouw 19 millioen, voor de in dienst zijnde vloot 22.7 millioen en voor noodzakelijke aanschaffing der Baltische vloot 3.9 millioen. De sterkte van het personeel is nu op 41800 man gebracht.

Artillerie.

Laadinrichting voor verschillende elevatiehoeken.

In het patent-bericht van 7 Nov. 1908 D R P 216244, gepubliceerd in het „Zeitschrift für das gesammte Schiess-und Sprengstoffwesen" komt eene beschrijving voor van eene laadinrichting der firma KRUPP, waarbij het laden van het kanon onder verschillende elevatie's mogelijk is.

Naast de munitielift is hiertoe op de draaischijf een stoel A bevestigd, waarin het vorkvormig ondereinde b^3 van een tuimelaar B scharnierend wordt opgesloten, terwijl twee stootklampen a^1 van den stoel in uitersten stand het ondereinde steunen. Het boveneinde van den tuimelaar heeft een arm E, aan welks uiteinde de laadbak D scharnierend is bevestigd. Deze laadbak is

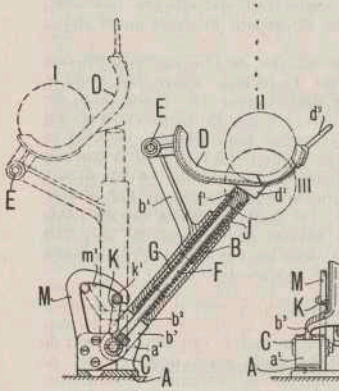


Fig. 1.

Fig. 3.

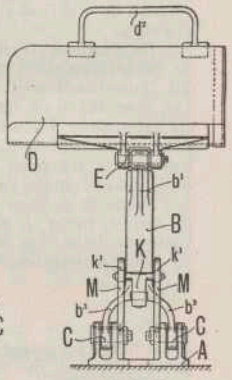


Fig. 2.

zoo breed, dat de munitie hierop heen en weer kan rollen. Zij is voorzien van een handvat d^2 en rust met een nok d^1 aan de onderzijde op een in den tuimelaar verschuifbare stang F met kop f^1. Onder den kop drukt een zware spiraalveer G, welke van onderen steun vindt in den tuimelaar en omgeven is door een aan den kop van de stang geschroefde huls J. De stang vaart door het ondereinde van den tuimelaar en komt tusschen de beenen b^3 van het vorkeinde uit, waar er aan opgesloten zit een T-vormige arm K met aan het boveneinde aan iederen kant een rolletje k^1. Door de werking der spiraalveer wordt de arm K steeds naar boven getrokken, zoodat de rollen in twee gebogen geleibanen M aangedrukt blijven. Deze geleibanen zijn aan den tuimelaarstoel bevestigd.

De gedaante der geleibanen is zoodanig, dat bij het uit den verticalen stand omduwen van den tuimelaar de stang F, door het naar beneden gaan der rollen k^1 zakt. Zelfs al ligt er munitie op den laadbak, dan nog is de werking der spiraalveer voldoende om de rollen van den arm K aangedrukt te houden tegen de geleibanen.

In de gestippelde teekening I staat de laadbak in de positie, waarbij de munitie uit de aanvoerinrichting op den laadbak komt en wordt deze door de stang met kop zoo scheef gehouden, dat de munitie in het meest linksche gedeelte (in de figuur) ligplaats moet vinden. De rollen liggen dan onder het hoogste punt m^1 van de geleibanen.

Na het overnemen der munitie blijft de laadbak in dezen hellenden stand. Om te laden wordt de tuimelaar weggedrukt tot het vorkvormig ondereinde tegen de stootklampen a^1 aan ligt, waarbij, door het zakken van de rollen in het beloop der geleibanen, de stang met kop zooveel lager in den tuimelaar komt, dat aan het einde der beweging, de laadbak even door den horizontalen stand heen is en (in de figuur) rechts wat lager is gekomen dan links. De munitie rolt dus ook naar die zijde. II.

Deze stand komt overeen met de kulas (laadtrechter) bij grootsten voor deze inrichting toegestanen domphoek. Is de kulas lager, dan drukt men, met behulp van het handvat, den laadbak tegen de werking der veer, wat naar beneden. De laadbak draait dan rechts nog wat lager, de munitie rolt nog een weinig dichter bij het handvat, en de rollen k^1 worden uit de geleibanen gedrukt.

Is de stang F door den laadbak geheel neergedrukt, dan komt de stand van laadbak en munitie overeen met het laden bij den grootsten toegestanen vluchthoek III.

Het beloop van den laadbak is zoo gekozen, dat bij elken stand van dezen, de munitie juist recht achter den laadtrechter van het kanon komt te liggen. Bij het overeind zetten van den tuimelaar werkt de spiraalveer met den arm K mede, bij het neerdrukken, waarbij de munitie medehelpt, houdt de spiraalveer een weinig tegen.

Duitschland.

In een sedert kort uitgegeven aanhangsel van het exercitiereglement der veldartillerie wordt over een tijdschokbuis gesproken, waarbij tevens een stelling mogelijk is, voor al of niet gebruik van de vertragingslading. Een dergelijke inrichting komt ook voor bij eene door KRUPP in den handel gebrachte schokbuis. De inrichting berust op het volgende:

Boven in het buislichaam is naast de ligplaats voor aanbeeld, veiligheidsveer en ring, een verticaal kanaal, waarin een verticale as. Deze heeft boven op de buis een armpje, hetwelk gedraaid kan worden voor in werking en buiten werking. Het inwendige nabij den voet van het aanbeeld en eene uitboring in de as, staan met elkaar in verbinding door een dwarskanaaltje, doch wordt de as gedraaid, dan is de uitboring van het kanaaltje

afgekeerd. Onder het aanbeeld ligt een niet doorboorde aanvuurlading, onder den voet van de as ligt een doorboord aanvuurcilindertje; beide cilinders geven hun vlam aan een doorboorden cilinder boven den stalen dop met ontstekingslading.

Het ondereinde der buis is omgeven door een cilinder met initiaallading RB.

Wordt de as zoodanig gesteld, dat de vertragingslading buiten werking komt, dan gaat de vuurstraal door het dwarskanaal en den voet van de as door de doorboorde cilinders. De ontstoken vertragingslading is dan nog niet doorgebrand. Is de vertragingslading inwerking gesteld, dan gaat de vlam slechts over op de vertragingslading onder het aanbeeld en na het doorbranden hiervan op de onderliggende doorboorde cilinders.

Een rustpin is bij deze buizen in de verticale as aangebracht ter halve hoogte. Deze pen beweegt bij het draaien in een boogvormige gleuf in den wand van het buislichaam en het uiteinde van de pen pakt bij as in middenstand, in een uitsnijding der veiligheidsring. Bij transport kan men dus de buizen in rust stellen om elk gevaar van activeeren te voorkomen.

Engeland.

Engelsche Tijdschriften publiceeren, dat een kanon van 34.3 cM. van ongeveer 80 ton opgeleverd is en ter beproeving opgesteld op de „Revenge", om tegen de oude „Edinburgh" beproefd te worden. Het projectielgewicht is 567 K.G.

Bij deze schietproeven zal eveneens schijfgeschoten worden door de „Dreadnought's" met „special director" (vermoedelijk eene overbrenging van de opzethoogte rechtstreeks van vuurleider naar kanon). Tevens zullen aan de schietoefening deelnemen de „King Edward VII" en een der „In"klasse, waarbij nagegaan zal worden of aan officieren buiten de batterij om, opgedragen kan worden de verschillende correctie's uit te rekenen.

Aan boord der „Invincible" is men met de torenbeweging langs electrischen weg niet gelukkig geweest en wordt de beproeving van het geschut weder uitgesteld. De hydraulische torenbaksbeweging werkt met een druk van 141 K.G./cM².

Na het schieten op de „Hero" bestaat weder de neiging de vuurleidinginrichtingen beschermd op te stellen en de inrichtingen in de mars slechts als contrôle te gebruiken.

Hiermede wordt waarschijnlijk bedoeld die in het tuig vóór het gevecht te gebruiken en de beschermde toestellen zoo mogelijk tijdens het gevecht.

Frankrijk.

In de Fransche Marinebegrooting is geld uitgetrokken voor een 34 cM. kanon voor proefnemingen; 3570000 franc voor kijkerrichtmiddelen en nieuwe vizierinrichtingen; 3200000 fr. voor verandering der springlading in gewone granaten en

21000000 fr. voor verwisseling van gietijzeren granaten tegen halfpantsergranaten.

Eenige beschouwingen in „le Yacht" over het beschieten der „Jena" doen ons tevens zien op welk standpunt het materieel zich in Frankrijk bevindt. Pantserprojectielen met 2 % aan gewicht voor springlading (melinite) zijn voldoende bevonden voor verwoesten eener casematbatterij met gereedstaande munitie. Granaatvuur wordt niet zoo verschrikkelijk geacht, als men zou meenen uit de beschrijving van den ondergang van de „Kniaz Suvaroff" („Mitteilungen" 1907 II, blz. 178). Voor middelbaar geschut is 7 à 8 % aan springlading voldoende. De P-granaat heeft weinig effect tegen beschermde gedeelten van het schip („Marineblad" 1908/09, blz. 578).

Alle pantserschepen tot en met „Patrie" hebben pantser- en halfpantsergranaten (de gietijzeren zijn afgeschaft), de halfpantser heeft ongeveer gelijk doorboringsvermogen als de pantsergranaat (evenals bij ons, doch er is zonder kap eerder kans op breken).

De kanonnen aan boord der „Danton's" krijgen zwaardere projectielen 440 K.G. in plaats van 340 K.G. De springlading is 4 % van het gewicht ± 17 K.G. (volgens het rapport van den afgevaardigde CHAUTEMPS 10—13 K.G.). Verschillende buizen werden beproefd, het waren bodemschokbuizen, welke geactiveerd werden, als het projectiel de maximum rotatie snelheid had, dus ongeveer 10 Meter buiten het kanon. (Zie KRUPP-patent „Marineblad" 1908/'09, blz. 999).

„Le Moniteur de la Flotte" voegt aan de beschouwingen over deze zwaardere projectielen de verzuchting toe, dat de marine, in het goede spoor zijnde, is blijven halt houden. Waarom niet evenals in Engeland 10 % springlading, waarom blijven hangen aan het idee pantserdoorboring en zoo voorts, tal van uitlatingen met verwijzingen naar het boek van SJEMENOFF. Ten slotte de vraag naar springprojectielen en slechts 600 M. aanvangssnelheid, dus geen duur zwaar geschut, maar het groote kaliber middelbaar geschut. Dezelfde stemmen, die zich ook in onze marine deden hooren bij de invoering van een kanon van 28 cM. op de „Zeven Provinciën" in plaats van twee kanonnen van 24 cM. voor elken toren. Sinds dien is echter bij ons de koers den springprojectielen ook ingeslagen.

Tegen deze beschouwingen is aan te voeren, dat bij het marinegeschut gestrekte banen veel en veel meer hoofdzaak is, dan bij kustgeschut, dat men dus groote aanvangssnelheid zal eischen, en groote aanvangssnelheid bij projectielen met veel springlading, dus met zwakker lichaam, is te gevaarlijk voor het kanon.

Verder zijn de beschouwingen van den Russisch-Japanschen oorlog gebaseerd op schepen als „Kniaz Suvaroff" en tegenwoordig bouwt men bijzonder goed beschermde slagschepen, zoodat het beter is 1 à 2 % springlading in een schip te brengen,

dan 8 à 10 % buiten de pantserplaten, vooral als die 1 % voldoende weegt om aanzienlijke verwoesting aan te richten.

De proeven met de „Jena" zullen ook in dit opzicht voor de Fransche marine van nut zijn.

Beschouwingen in den geest als hierboven ter handhaving van de projectielen met 3 % springlading werden ook gehouden in het rapport over de artillerie van den afgevaardigde CHAUTEMPS (zie „Mitteillungen a. d. G. d. S." 1909, blz. 1321). Zij kunnen echter slechts opgaan voor het 30.5 cM. kaliber, aangezien 1 % springlading bij kleiner kaliber te weinig totaal effect heeft.

Uit het rapport blijkt, dat men in Frankrijk bij het 30.5 cM. geschut rekent op 300 schoten, voordat het kanon onbruikbaar is, dank zij het gebruik van schietkatoenkruit, terwijl men voor Italië 80 en voor Engeland 100 (85?) aanneemt. Het geschut der „Danton"-klasse onderscheidt zich van dat der „Patrie" door ander sluitstukmechanisme, door andere lading, door het projectiel 1908/09 en door grooter lengte.

Nederland.

De munitie aan boord der „H. Hendrik" onderging voor het vertrek naar Indië een belangrijke wijziging door de invoering van springprojectielen, zijnde stalen projectielen met kopschokbuizen en 5 % van het gewicht aan springlading, trotyl (zie „Marineblad" 1907/08, blz. 995), samengeperst in een vorm, welke de springladingholte geheel opvult. De projectielen van 24 cM. en 15 cM. worden door een laadgat in den bodem gevuld, die van 7.5 cM. door eerst de kop af te schroeven. Als kenteeken dragen de projectielen een blauwe band op de witte kop.

Ongelukken.

Japan.

Aan boord van het vlaggeschip „Asaki" der reservevloot heeft weder een kanon met schroefsluitstuk een vroegtijdig afgaan van het schot gehad. Het sluitstuk was niet aangedraaid toen de slagpin reeds werkte en werd achteruitgeschoten. Vijf personen verloren bij dit ongeval het leven. Het gebeurde bij het schijfschieten aan boord met bemanningen van de „Naniwa", van de „Asaki" en van het artillerie-instructieschip, terwijl men iets aan de kulas in orde wilde maken.

Stoomwezen en Motoren.

Duitschland.

De **„Westfalen"**, in denzelfden tijd op stapel gezet als de „Nassau", heeft bij den vollekrachtstocht **20 mijl** behaald en

daarbij **26000 paarden** ontwikkeld. Het schip was ontworpen voor 20000 paarden en 19 mijl. („Le Yacht").

De eerste proefinstallatie van **oververhitten stoom** is aangebracht aan boord van den kruiser **„Dresden"**. De uitslag der proeven is gunstig geweest. Eveneens is het gebruik van oververhitten stoom vastgesteld voor de grootere schepen, waarvoor de projectielen worden klaar gemaakt. Voorloopig zal men echter nog niet alle stoom die de ketels leveren, oververhitten, doch slechts die van enkele ketels. De ruimte voor de inrichting benoodigd, verhindert de toepassing op torpedobooten, ook op die, welke niet met zuigermachines, doch met turbines zijn uitgerust. Men houde wel in 't oog, dat de tijd van proefname voor de oververhitting nog niet voorbij is, ofschoon nu reeds de stoom in belangrijke mate gedroogd wordt en bij gewone dienstvaart zelfs een verhooging van temperatuur van den stoom verkregen wordt tot op 300°. („Schiffbau").

Op de oorlogsschepen worden interessante proeven genomen met de toepassing van **voorzorgsmaatregelen** tegen ongunstige verschijnselen, die doen denken aan „schlagenden Wettern" van de mijngebieden. Men tracht nu de poging tot **ontvlammen der gassen** te verminderen door een uitstekende ventilatie. Men is bezig met electrische ventilatoren. Tegen het brandgevaar gebruikt men electrische lampen. Daar men van buiten af niet kan weten, in hoeverre de lucht niet met kolengas bezwangerd is, worden, om de kolen voor de schuiven te halen, haken aan lange stangen gebruikt, zoodat de „tremmers" niet in de ruimen behoeven te kruipen. („Schiffbau").

Het heeft, nadat bepaald was dat de **„Ersatz Hildebrand"** aan de keizerlijke werf te Kiel gebouwd zou worden, nog langen tijd geduurd, eer bepaald was, of het schip 3 of 4 schroefassen zou krijgen, dewijl men nog niet dadelijk wist welk systeem van turbines toegepast zou worden. Thans is de keuze gevallen op **3 assen,** zoodat met den bouw van het schip kan worden begonnen. („Schiffbau").

De **„Nassau"** moet **20.7 mijl** behaald hebben. Het schip deed de proef met de volle bewapening, volle voorraadruimen en normale bemanning. („Le Yacht").

Engeland.

Het blijkt juist te zijn, dat de **nieuwe pantserkruiser** van Devonport een machine tot een vermogen van **75000 P.K.** zal krijgen. („Schiffbau").

De **nieuwe verkenningskruisers** zullen **zuiniger** in brandstofverbruik zijn dan het vroegere type. Deze gebruikten met hunne zuigermachines 8.15 K.G. stoom per paard. Op de kruisers

van de „City"-klasse, voorzien van turbines, zal het stoomverbruik zijn **5.90 K.G.** en zelfs **5.65 K.G.** voor die voorzien van **Curtis-turbines.** Deze kruisers zullen voorzien zijn van 12 ketels, van een verwarmd oppervlak van 4.650 M². en een roosteroppervlak van 84 M².

(„Le Yacht").

Frankrijk.

De **torpedojager „Voltigeur"**, uitgerust met een combinatie van **Rateau-turbines** en **zuigermachines**, behaalde bij een vollekrachtstocht **30.2 mijl.** De eisch van 't contract was 28 mijl.

(„Marine Rundschau").

Japan.

Nadat de proeven met **vloeibare brandstof,** van 1906—1908 genomen op de kleine kruiser „Yacyama", zeer bevredigende resultaten hadden opgeleverd, kwam het besluit van de Admiraliteit om in 't algemeen deze brandstof in te voeren, reeds bij de vorige begrooting ter sprake. Thans heeft de **Marine** met de „Japanschen Petroleum Aktien-Gesellschaft" een vast **leveringscontract gesloten.** In de oorlogshavens is men begonnen met den bouw van tanken en het oude kustverdedigingsschip „Fuso" is verbouwd tot tankschip.

(„Marine Runschau").

Vereenigde Staten van Noord-Amerika.

Het **nieuwe slagschip „North Dakota"**, gebouwd door de „Fore River Shipbuilding Company", heeft al de records geslagen, die vermeld staan omtrent slagschepen, ook zelfs die omtrent het zusterschip de „Delaware", dat ook een record sloeg. De „North Dakota" behaalde een max. vaart van 22.25 mijl en een **gemiddelde vaart van 21.833 mijl.**

Het was met de eerste „run" langs de gemeten mijl na vele voorafgaande proeftochten, dat het schip het record behaalde. De **stroom** was hierbij gunstig en die is bij de beste cijfers **niet afgetrokken. Bij de gemiddelden** echter **wel.**

De 5 runs waren als volgt: 22.25, 21.486, 22.13, 21.505 en 22.133. Het max. vermogen ontwikkeld, was 35.150 paarden en het gemiddeld vermogen was 33.875.

Het max. aantal omw. was 286 per min. Met 263 omw. kon de vaart geëischt in 't contract, nl. 21 mijl behouden worden.

De volgende cijfers geven een vergelijking tusschen de uitkomsten van de proeftochten met de „North Dakota" en de „Delaware".

	„North Dakota"	„Delaware"
Max. vaart	22.25	21.98
Gemiddelde vaart	**21.833**	**21.44**
Max. Paarden	35.150	? 30.000
Gemidd. Paarden	**33.875**	**28.578**

De **„Delaware" heeft zuigermachines.** De **„North Dakota"** is het eerste Amerikaansche slagschip **uitgerust met turbines**

(CURTIS) [1]). Het schip moet nu nog een vier-uurs tocht doen bij 21 mijl, een vierentwintig-uurs tocht bij 12 mijl en nog een vierentwintig-uurs tocht bij 19 mijl.

(„Army and Navy Journal").

Nadere gegevens omtrent den **proeftocht** van de **„Delaware".**

Dit slagschip van 21000 ton behaalde bij de proeven tot „standardization of the screw" 21.563 mijl, terwijl 21 mijl geëischt was. 12 Runs werden gemaakt bij geringe vaart. Het weer was gunstig. 3 Runs werden gemaakt bij 19 mijl, 3 bij 20.5 en 5 bij de **maximum vaart van 21.98 mijl.** De officieele gegevens zijn als volgt:

Vaart 21.563; omw. p. minuut 128.38; I.P.K. v. d. hoofdmachines 28.578; kolen per uur verstookt 53.945 lbs.; water-(stoom)verbruik voor alle werktuigen per I.P.K. hoofdwerktuigen 14.8 lbs.; hetzelfde alleen voor de hoofdwerktuigen 13.42 lbs.; kolen per I.P.K. hoofdwerktuigen voor alle werktuigen 1.887 lbs.; kolen per I.P.K. hoofd- en hulpwerktuigen, (geschat) 1.83 lbs.

(„Army and Navy Journal").

Verdere proeftochten met het slagschip **„North Dakota".**

Dit schip, voorzien van **Curtis-turbines,** ging op de 4-uurs „endurance-run" en overtrof ondanks het springen van een pijp, de vaart van 21 mijl geëischt bij 't contract. Het schip behield 21.71 mijl gedurende de eerste twee uren, 21.64 mijl gedurende 't 3de uur en 21 mijl gedurende 't 4de uur, toen 't schip de haven van Boston binnenijlde met de 12 verwonde menschen aan boord, waarvan er 4 slecht aan toe waren. Het waren alle menschen van de Maatschappij.

Gedurende de eerste 2 uur ontwikkelden de machines 32000 paarden en de hoeveelheid water die verdampt werd, was boven den eisch van 't contract. Bij 't 4de uur sprong een zevenduimspijp en vulde het compartiment met stoom. De machinisten zetten dadelijk 4 van de 14 ketels af en zelfs met de 10 ketels werd 21 mijl behouden en daarna werden te Boston de verwonde menschen onmiddelijk aan de wal gebracht.

De slechte pijp werd vervangen, en na 8 uur werd uitgevaren om de 24-uurs tocht te doen. Deze was bij 12 mijl.

Verbruikt werden 22.7 lbs. water per brake-horsepower per uur. Er mocht niet meer dan 25 lbs. verbruikt worden volgens 't contract, dus bleef men daar nog 2.3 lbs. onder. De schroeven van „money nickel", maakten 143.162 omw. p. m. Ontwikkeld werden met de hulpwerktuigen mee, 4000 paarden.

Daarna had de 24-uurs tocht bij 19 mijl plaats. Deze voldeed ook. De „North Dakota" verbruikte toen 295 ton kolen, d. i. 20 ton minder dan de „Delaware" bij een dergelijken tocht.

Dit laatste schip heeft zuigermachines.

---

[1]) Indertijd is hiertegen gewaarschuwd. (RED).

De overige proeven, betreffende het manoeuvreeren, slaagden uitstekend. („Army and Navy Journal").

Gemengd.

In „Schiffbau" komt een verhandeling voor omtrent **de Dieselmotor als scheepsmachine in Rusland.**

We ontleenen daaraan het volgende:

Vanaf 1899 tot 1909 zijn 809 motoren met 97079 Effect. P.Kr. in Rusland gebouwd.

Het **eerste vaartuig** van dezen motor voorzien, was de **„Sarmat"**, volgens het **„Del Proposto"**-systeem.

Dit was in **1904.** Lengte schip 80 M. Er stonden twee Dieselmotoren in met een cilinderdiameter van 310 mM. en een slag van 420 mm. Aantal omw. 240. Het eenige verschil met landmachines, was dat het aantal omwentelingen tot op 72 kon verminderd worden.

Volgens dit bekende systeem van „Del Proposto", zijn ook verscheidene inrichtingen in schepen van de Russische Marine gemaakt.

(„Del Proposto"-systeem is: bij vooruitvaren op lang traject: de machine-as direct gekoppeld aan de schroefas en draaiende in 1 richting. Bij manoeuvreeren: de machineas afgekoppeld van de schroefas; de schroefas wordt gedraaid door middel van een electromotor in de richting voor vóór- of achteruit. Een dynamo opgebouwd rond de machineas achter de machine, levert hiertoe de stroom.)

Een andere manier om de bewegingsrichting der schroefas om te keeren is die volgens het **patent Koreiwo** van de **machinefabriek Kolomna.**

Dit gaat door middel van tandraderen, welke aan verschillende einden van de machineas werken op de schroefas en in- of uitgeschakeld worden. Dit laatste geschiedt door middel van koppelingen werkende door middel van samengeperste lucht, dewelke ook toelaten dat de schroefas in beide richtingen met verschillende snelheden zich wentelt.

Toen in 't jaar 1908 de proeven, welke men met deze nieuwe koppeling nam, beantwoordden aan al de gestelde verwachtingen, werden spoedig verschillende schepen, varende op de Wolga, hiermede uitgerust en men verwachtte er een grooten triomf van, in elk geval op de rivieren en meeren in Rusland. Totdat op eens kortgeleden de Dieselmotor werd uitgevoerd als een machine waarvan de bewegingsrichting kon omgekeerd worden en daarmee was het eigenlijk uit met dit systeem „Koreiwo", evenals met het vroeger genoemde „Del Proposto". Beide systemen zijn zwaar en nemen veel plaats in en de koppelingsmethode van „Koreiwo" is bovendien moeilijk uit te voeren in kleine schepen.

Zuiver electrische krachtsoverbrenging.

Het overbrengen en omkeeren van de beweging langs zuiver

electrischen weg, veroorlooft wel een ideale regeling van de snelheid en de richting van de vaart en dat wel direct van af de commandobrug, doch brengt aan den anderen kant vele bezwaren mede. („Schiffbau" VII^de jaargang, deel 1—8). De schrijver, Ingenieur PHILIPPON toont in het aangehaalde artikel met cijfers aan, hoe de „radius" van een pantserschip van 1600 ton waterverplaatsing en voorzien van 30 Dieselmotoren, 4 à 5 maal grooter is dan van een even groot schip met evenveel brandstofberging en gedreven door stoommachines. De berekening berust bovendien nog op de gegevens van 't jaar 1907, toen er nog geen Dieselmotoren speciaal voor schepen vervaardigd werden, en nog al de nadeelen die een electrische overbrenging met zich brengt, in rekening moesten worden gebracht. De laatste bestonden in verlies in vermogen door de overbrenging, zijnde zelfs bij groote machines 15—18 %, verder in de groote plaatsruimte er door ingenomen, en ten slotte in het betrekkelijk groote gewicht, dewijl het electrische gedeelte 40 % van het totaal van de installatie innam.

Dus ook met 't oog op deze methode is de omkeerbaarheid van beweging van de Dieselmotor zelf, een groote stap vooruit.

De **Sulzer-Diesel-scheepsmotor met omkeerbare bewegingsrichting.** (Twee-takt).

De **eerste** motor **van dit soort** is bekend sedert de tentoonstelling in 't Mailand in **1906.** Deze SULZER-DIESEL-scheepsmotor was van 't type twee-takt. In het reklameboekje omtrent dezen motor stond te lezen: „Binnen korten tijd zal het mogelijk zijn, de gewichten voor de machine zonder voortstuwer en as, te brengen binnen de grenzen van 30 tot 35 K.G. per rempaardekracht. Daarbij is het brandstofverbruik slechts een gering bedrag hooger dan dat van de vier-takt-DIESEL-motoren." Of deze grenzen werkelijk bereikt zijn en hoeveel het brandstofverbruik hooger is, is in de litteratuur hieromtrent niet te vinden. Dit zwijgen doet echter slechte vermoedens ontstaan.

Met het eerste exemplaar van de vier-takt motor met omkeerbare bewegingsrichting werden deze gewichtsgrenzen echter reeds bereikt.

De nieuwe vier-takt motor met direct omkeerbare bewegingsrichting.

De **gewichten** van de nieuwe **scheeps-Diesel-motoren** die **voor de Russische Marine** gebouwd worden, bedragen **36 tot 50 K.G. per Effectieven paardekracht.**

Een type van dit soort motor, bestemd voor de voortstuwing van onderzeebooten zal hieronder beschreven worden, en wel snelloopende, drie-cilindrige, vier-takt motor met 400 omwentelingen en 120 Paardekrachten.

Twee dezer motoren staan achter elkaar en zijn door middel van een LEBLANC-koppeling die tegelijkertijd vliegwiel is, met elkaar en met de schroefas, waarop ook een electromotor zit, verbonden.

De inrichting van den motor is als volgt:

Op de fundatieplaat, waarin de krukas rust met de krukken onder hoeken van 120°, staat het frame dat rondom gesloten is, en daarop staan weer de 3 cilinders die in vier-takt werken. Twee luchtpompen, een lage en een hooge druk worden bewogen op de bekende manier door middel van balansen van af de drijfstang; de hoeveelheid te leveren lucht wordt geregeld door knijpen van de toevoer der opgezogen lucht. De drie pompen die de brandstof voor de machine leveren, staan bij elkaar en worden gedreven door de reguleer-as.

Behalve de inrichting tot omkeeren der beweging, zijn de kleppen met beweging tot het regelen van den gang der machine dezelfde als bij de langzaam loopende motoren; elke cilinder heeft een luchtklep voor 't aanzetten, een zuig- en uitlaatklep en een klep voor de brandstof.

De smering is naar eisch, eenvoudig en deugdelijk, de pomp daarvoor wordt ook gedreven door de horizontale reguleer-as.

Overal waar 't noodzakelijk is, worden bewegende deelen afgekoeld door water. De circulatiepompen, gelegen aan beide kanten van de hooge druk luchtpompen worden door deze met een balans bewogen en persen 't water langs de afkoelingskanalen en om de afblaaspijp, zoodat de warmteuitstraling der machine ook zoo gering mogelijk is.

Elke motor heeft een regulateur van HARTUNG, die het aantal omwentelingen van 40C tot op 275 kan brengen; het nog meer verminderen van 't aantal omwentelingen tot op 120, geschiedt met de hand, d. w. z. door de vulling te wijzigen.

Beschrijving van de inrichting tot omkeering der beweging.

Op de horizontale reguleeras zijn voor elken cilinder een paar kammen op één bus gespied, welke door middel van een handrad zoodanig kan worden verschoven, dat voor vooruit de eene kam en voor achteruit de andere kam onder den hefboom komt, die de klep beweegt. Een handel, voorkomende aan het rechter cilinderdeksel, beweegt een as die over al de cilinderdeksels heen loopt, welke as door middel van 6 nokken de hefboomarmen van de in- en uitlaatkleppen boven die kleppen, neerdrukt; daardoor worden de hefboomarmen dezer kleppen vóór de cilinders, waarin de rolletjes die langs de kammen van de reguleeras loopen, opgelicht, en maken deze kammen vrij, tot verschuiving.

Een derde handel, dat een geheele slag rond kan gedraaid worden, dient in de vijf standen, waarin het gezet kan worden, om de motor in 5 verschillende toestanden te doen verkeeren en wel: *a.* de gestopte toestand waarbij alle kleppen gesloten blijven en de brandstofpompen uitgeschakeld zijn, *b.* de aanzet-toestand waarbij de 3 cylinders alle met gecomprimeerde lucht uit de reservoirs werken, *c.* ontsteking in een der cilinders terwijl de anderen in den *b*-toestand blijven, *d.* ontsteking van

den tweeden cilinder en e. ontsteking van den 3den cilinder. Draait men het handel verder dan komt weer de stand voor de gestopte machine, d.w.z. de motor stopt. Deze verschillende toestanden worden nu bereikt als volgt:

Het genoemde handel beweegt een horizontale as, waarop niet-ronde schijven zitten, welke door middel van excentriekstangen de assen draaien waarop de hefboomen zitten die de kleppen der cilinders bewegen. Daar deze hefboomen weer op excentrische schijven van deze hunne assen draaien, kan men dus door het bewegen dier assen het al of niet werken der hefboomen regelen.

Door de bovengenoemde inrichtingen, worden de eerste eischen vervuld die aan een scheepsmotor gesteld kunnen worden. Ze zijn:

1. Grootstmogelijke zuinigheid in brandstofverbruik.
2. Directe omkeering van de bewegingsrichting in den kortstmogelijken tijd en met het minste verbruik van samengeperste lucht.
3. Eenvoudige, zekere bediening van de machine en daarmede verbonden, vertrouwbaarheid van het werktuig.
4. Gaan draaien van de machine bij elken stand der krukken.
5. Het geheele machinecomplex neemt weinig plaats in en is van gering gewicht.

Het aanzetten gaat in twee-takt. Het rolletje van den brandstof-hefboom ligt af, dat van de samengeperste lucht en de uitlaat in twee-takt, aan. Na eenige omwentelingen zet men het rolletje van de samengeperste lucht af en dat van de brandstof in. De uitlaat opent in vier-takt, daar het rolletje door het draaien van het exentriekje waar de hefboom om draait, zich van de reguleeras verwijdert en alleen aangeraakt wordt door de grootere kammen voor vier-takt en niet meer door de kleinere voor twee-takt.

Moet gestopt worden, dan wordt de brandstof afgesteld, de toelaat en uitlaat openen maar voor een deel van den slag en door compressie in den cylinder stopt de motor spoedig. Voor achteruit is het dezelfde geschiedenis en komt een tweede stel schijven in werking.

Beproevingen.

Van volle kracht vooruit op achteruit en omgekeerd, geschiedt in 8—15 seconden.

Gebruikt is als brandstof Ruwe-naphta, S. G. 0.88; Solarolie S. G. 0.884 en ook Masoet S. G. 0.913. Alle met even goed resultaat.

Mech. rendement motor bij volle kracht gemiddeld 80 %, bij halve kracht 70 %.

Verdere vermindering van het gewicht.

Bij een motor met 4 cilinders geschiedt het omkeeren van de beweging en het aanzetten bij elken stand van de kruk reeds gemakkelijker wat de constructie betreft dan bij een

motor met 3 cilinders. Hier behoeft men niet meer in twee-takt aan te zetten. — Een motor van 8 cilinders heeft geen vliegwiel meer noodig en het gewicht wordt veel minder.

Zweedsche twee-takt motor.

Dat het twee-takt systeem, voor den DIESEL-motor niet die gewichtsvermindering oplevert, die er van verwacht wordt in het algemeen, is te zien aan de Zweedsche constructie van den scheepmotor.

Deze heeft voor 110 E.P.K. en 300 omw. een gewicht van 80 K.G. per E.P.K. De gemiddelde druk is slechts 3.55 atm. tegen 5.22 bij den vier-takt motor. Echter loopen de twee-takt motoren zeer rustig en het aantal omw. kan tot 40 per minunt gereduceerd worden.

Vergelijking scheeps-stoommachines en scheeps-Diesel-motor.

Gewicht:

Stoomcomplex van een torpedoboot:	27	K.G. per I.P.K.
dit wordt bij een rendement van 87 %:	31	„ „ E.P.K.
DIESEL-motor:	35—50	„ „ „

Radius:

Gewicht mee te voeren brandstof bij zelfde ruimte hier voor: kolen tot vloeibare brandstof als 3 : 2.

Calorischen waarde bij zelfde plaatsruimte voor beide: kolen tot vloeibare brandstof als 7500 : 10000.

1 E.P.K. van de stoommachine verbruikt 1.1 K.G. kolen.
1 „ „ „ DIESEL-motor „ 0.3 „ blauwe olie.

Radius schip met stoommach. : Radius schip met DIESEL-motor als $2 \times 7500 \times 0.2 : 3 \times 10000 \times 1.1$, d.i.
als 1 : 11 bij gelijk **gewicht** aan brandstofvoorraad.

Bedrijfskosten.

$$\frac{\text{Stoommachine}}{\text{DIESEL-motor}} = \frac{3.5}{1}$$ wat brandstof betreft.

Torpedo- en Mijnwezen.

Het Engelsche slagschip „Collingwood" („Vincent"-klasse, 19.250 ton) krijgt **20** paarsgewijs opgestelde **zoeklichten**, die met de secties 10.2 cM. snelvuurkanons samenwerken.

De uitrusting met **torpedonetten** heeft plaats gehad met inachtneming der verbeteringen, gesproten uit de jongste proefnemingen hiermede aan boord „Dreadnought" en „Minotaur".

In „Schiffbau" XI^{e} jaarg. n^{o}. 2, komt onder de „Patentberichten" een inrichting voor om te beletten, dat **torpedo's**, die door een zwemmer op de bepaalde diepte worden gehouden, en automatisch worden bestuurd, door de tengevolge van zee en wind ontstane bewegingen van den zwemmer, **uit hun richting worden gebracht.**

Voorts in hetzelfde nummer een nieuw patent over een **electrische schokvuur-afinrichting** der **treffende torpedo.**

In het supplement 129 (Dec. 1909) van de „Internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten" komt van de hand van den overste op n. a. CAPPELLE, een stukje voor, getiteld **„Le récent développement de la torpille".** Na even te hebben nagegaan, waaraan het geringe succes van de torpedo in den Russisch-Japanschen oorlog te wijten was, en daarna kort de jongste verbeteringen en proefnemingen der nieuwste torpedo's te hebben besproken, komt schrijver tot de slotsom, dat „l'augmentation de la portée des torpilles a nécessairement pour conséquence une augmentation du calibre de l'artillerie". Zoo komt hij tot de wenschelijkheid van het verzwaren der middelbare artillerie aan boord der slagschepen en gepantserde kruisers.

Brazilië.

De **jager „Parahyba"** heeft bij haar vollekrachtsproef een **snelheid** van 27.9 mijl bereikt.

De **jager „Santa Catharina"**, de 8e van de bekende serie (zie „Marineblad" 24e jaarg., 5e afl., blz. 435), is 28 Sept. j.l. op de werf van YARROW, te Glasgow, **van stapel geloopen.** Gecontracteerde snelheid 27 mijl.

De **kleine kruiser** „Republica" (1300 ton) van 1892 wordt **verbouwd** en **ingericht** tot **mijnenlegger.**

Engeland.

De **jager „Crusader"** door WHITE & Co. te East Couves gebouwd, bereikte bij zijn **proeftocht** een **snelheid** van $35^1/_4$ mijl, en behield bij een 6-uurstocht een vaart van 35 mijl. Deze jager is dus de snelst bestaande.

De beide van een particuliere firma aangekochte **jagers** „Albacore" en „Bonetta", (zie „Marineblad" 2e afl. van dezen jaarg., blz. 169), bereikten een **proeftochtsnelheid** van 30 mijl. Ze hebben een waterverplaatsing van 450 ton en zijn bewapend met 1 kn. van 7.6 cM., vijf 5.7 cM. snelvuur kns. en 2 lanceerinrichtingen.

De **jager „Ferret"** zal aangewezen worden als **schijf voor granaatkartetsen van 7.6 cM.,** om de werking van deze projectielen op torpedovaartuigen te kunnen nagaan.

De gepantserde kruisers „Najad" en „Intrepd", benevens de kleine kruisers „Tribune", „Pique", „Melampus", „Rainbow" en „Retribution", zijn bestemd om tot **mijnenleggers** te worden ingericht.

De **20 jagers** van de laatste begrooting hebben de volgende **namen** gekregen:

„Acorn", „Alarin", „Brisk", „Camaeleon", „Cornet", „Gold finch". „Fury", „Hope", „Larne", „Lyra", „Martin", „Minstrel", „Nemesis", „Nereide", „Nymphe", „Redpole", „Rifleman", „Ruby", „Sheldrake" en „Staunch".

Drie er van (Clydebank) krijgen CURTIS- de anderen PARSONS-turbines. Ze worden gestookt met vloeibare brandstof.

Ze worden naar den 1ste, de „Acorn"-klasse genoemd.

Deplacement	1200 ton.
Snelheid	minstens 29 mijl (tot 31).
I.P.K.	16000 tot 18000.
Bewapening:	2—10.5 cM. snelv. kns.
	4—7.6 idem.
	2 torpedokanonnen.

Ze worden in Engeland **„destroyer-smashers"** genoemd.

De **stoomvisschersvaartuigen** schijnen, wegens hun geringe vaart, als **mijnenleggers** nog niet geheel te hebben voldaan. Men wil er nu de **torpedogunboats** der „Hebe"-klasse (1892) voor inrichten. Te Devonport wordt er nu eerst de „Gossamer" (1890) voor klaargemaakt.

Deze booten hebben bovendien 't voordeel van hun geringen diepgang.

Frankrijk.

Omtrent de **Gabet-torpedo** (zie „Marineblad" 5e afl. van dezen jaargang, blz. 436) kunnen thans nog de volgende bijzonderheden worden medegedeeld.

Zooals reeds vermeld, geschiedt de overbrenging der energie door HERTZ-golven. Deze golven hebben de eigenschap een coherer geleidend te maken; zulk een coherer nu is geschakeld met een kleinen motor in den stroomkring van een element of een accumulator. Zoolang er geen golven worden uitgezonden, is de coherer ongeleidend, en de motor krijgt geen stroom. Wordt de coherer echter door HERTZsche golven getroffen, dan wordt ze geleidend, en de motor gaat te werk. Het is dus minder een overbrenging van energie dan wel een beheerschen op afstand. Hierdoor toch wordt het element of de accumulator in de gelegenheid gesteld door eigen stroom een motor te werk te stellen die, op zijn beurt, dienst doende als relais, een grootere motor te werk zet. Deze laatste nu werkt nu op de voortstuwers van de torpedo, en een andere op de stuurinrichting, maar de beide coherers zijn zoo geregeld, dat zij elk afzonderlijk reageeren op golven, verschillend van lengte en intensiteit, zoodat hierdoor de bestuurder zoowel vaart als richting van de torpedo in handen heeft.

Bij de vele genomen proeven bleek echter dat het juiste afstemmen van gever en ontvanginrichting, niet gemakkelijk te verkrijgen was, waardoor vaak golven, die bestemd waren om roerbeweging te veroorzaken, werkten op de voortstuwing en omgekeerd, waardoor van het besturen der torpedo niet

veel terecht kwam. Dit afstemmen is trouwens nog steeds een open vraag bij de geheele D. T.

Dank zij echter de pogingen van den kundigen electrotechnicus GABET, schijnt het vraagstuk van de bestuurbare torpedo, zijn oplossing toch een belangrijke schrede naderbij te zijn gekomen, en wel op de volgende wijze:

GABET construeert een ondergedompeld lichaam, hetwelk de lading en de motoren bevat. Een cilindervormige drijver, vast aan dat lichaam bevestigd, houdt het gedurende haren loop op een constante onderdompeling. Van boven steken 2 masten uit, die zoowel dienen voor het ontvangnet als om de richting te kunnen controleeren.

De motor is een 8 cilinder-benzinemotor. Om haar goede werking te verzekeren in dit geïsoleerde compartiment, heeft de uitvinder de torpedo voorzien van een ventilatie-inrichting die lucht zuigt door een koker in een der masten. Deze ventilator wordt gedreven door dezelfde accumulatorenbatterij, die den stroomkring voedt van het relais, waarin de coherers zijn geschakeld.

De uitvinder was er op gesteld, zijn torpedo ook te kunnen laten stoppen, en haar snelheid onderweg te kunnen wijzigen, hoewel deze eischen niet gebiedend noodzakelijk schijnen. Hij heeft hiertoe de torpedo voorzien van een voortstuwer met verstelbare bladen, welke verstelling teweeggebracht wordt door een der electrische motoren van het relais; de mechanische overbrenging van beweging op de schroefbladen regelt nu tevens de petroleumtoelating en de ontsteking, waardoor dus automatisch het snelheidsvermogen beheerscht wordt.

De heer GABET houdt de inrichting der ontvangtoestellen natuurlijk geheim, en men kan dus slechts oordeelen naar de resultaten.

De torpedo kan een springlading van 900 K.G. schietkatoen bevatten, wat een veel grootere vernielende kracht ontwikkelt, dan eenig hedendaagsch schip vereischt. De motor moet 200 P. K. ontwikkelen, waarmee GABET rekent een snelheid van 20 mijl te kunnen bereiken. Dit cijfer schijnt zeer optimistisch, en toch zou het wenschelijk zijn, haar zoo mogelijk nog op te voeren, door een gedeelte van de springlading op te offeren ten bate van den motor.

Tot nu toe hebben de proeven plaats gehad met een hulpmotor van 30 paarden.

Deze proeven nu, die te Mainous-Lafitte werden gehouden, schijnen zeer goed te zijn geslaagd. De torpedo is werkelijk op grooten afstand bewogen en gestuurd volgens den wil van den heer GABET, die zich met zijn gevertoestellen in een bootje bevond.

Het spreekt wel vanzelf dat er met dit toestel, alvorens het aan te schaffen, nog vele proeven zullen moeten worden genomen, waaruit zal moeten blijken of haar goede werking steeds gewaarborgd is, en of ze onafhankelijk is van storende electrische golven.

Mochten die proeven slagen, dan eerst zou men hare toepassing kunnen bestudeeren ten bate der kustverdediging, waar ze wel op aangewezen schijnt.

Op de nieuw gebouwde en te bouwen jagers zal voortaan elke **lanceerinrichting** of groep-lanceerinrichtingen voorzien worden van **eigen richtmiddelen**, terwijl het richten dier lanceerinrichtingen aan een officier of onderofficier wordt opgedragen.

De **jager „Hussard"** heeft zijn **proeftochten volbracht** en hierbij een vaart geloopen van 29.9 mijl. Contractsnelheid was 28 mijl.

In plaats van de voor 1910 beraamde **10 jagers** van **750 ton** (zie „Marineblad" 5e afl., blz. 437 van dezen jaargang), wil de Minister thans 3 verschillende typen bouwen, en wel:

6 booten van 750 ton,
2 „ „ 450 „
en 2 „ „ 180 „

Hiervan zijn de navolgende gegevens bekend:

	de 750 tonsbooten.	de 450 tonsbooten.	de 180 tonsbooten.
Lengte.	71 tot 76 M.	64.5 M.	45 M.
Breedte	7.4 „ 7.9 „	6.55 „	4.9 „
Diepgang	2.75 „ 3 „	2.36 „	2.6 „
Snelheid.	31 mijl.	28 mijl.	26 mijl.
P.K..	13000 á 14000.	8600.	4200
Machines	turbines.	turbines.	?
Werkingssfeer .	1170 mijl bij 14 mijl.	?	?
Bewapening . .	2—10 cM. snelv.	6—6.5 cM. snelv.	2—4.7 cM. snelv.
	4—6.5 „ „	2 torp. kanonnen.	3 torp. kanonnen.
	2 torp. kanonnen.	—	—
Bemanning. . .	4 off. en 58 man.	4 off. en 58 man.	2 off. en 23 man.
Naam	?	„M 84" en „M 85".	?

Te Cherbourg hebben met aanvankelijk succes, proeven plaats gehad in het **visschen naar mijnen.** Het vischtuig sleept over den grond en snijdt het ankertouw door, waardoor de mijn kan worden vernield.

In Toulon worden de **jagers** „Fanfare", „Hoche" en „Massue" (336 ton) uitgerust met een **inrichting tot het leggen van mijnen** en in Rochefort de jagers „Trident", „Stylet" en „Fleuret". De mijnen, ongeveer 10 in getal, zullen op een schip dat het eskader vergezelt, worden geborgen, hetwelk ze c. q. aan den jager afgeeft, en dan daartoe het achtertorpedokanon met de bijbehoorende torpedo's van den jager overneemt.

Bij een nachtelijke manoeuvre bij Cherbourg kwamen de **torpedobooten** nº. 230 en 249, **verblind** door zoeklichtbundels, in **aanvaring**, waarbij de lanceerbuis van de 230, waarin een torpedo ingevoerd was, verbogen werd. De torpedo kon dientengevolge niet meer uit de buis genomen worden.

Om hieraan in den vervolge tegemoet te komen, is door den Marineprefekt van Cherbourg de order uitgevaardigd, dat voortaan de torpedo's pas vlak voor het lanceeren mogen worden ingevoerd!

Op den **jager „Chasseur"** („Spahi"-klasse, zie „Marineblad" van dezen jaarg., 1e afl., blz. 83), is bij het **schieten** het **dek** over een aantal meters **doorgebogen.** Duur der reparatie: 1 maand.

30 Nov. j.l. is in Gironde, van de „Chantiers Dyle et Bacalau" **te water gelaten** de **jager „Lansquenet".** Het is een van de laatsten van de **„Fantassin"-klasse.** Dit is een serie van 5 booten: „Cavalier", „Fantassin", „Janissaire", „Lansquenet" en „Mameluk". De beide eerstgenoemden zijn thans in dienst. De „Lansquenet" is van 425 ton.

Bewapening: 6 kns. van 6.5 cM., drie lanc.buizen. Turbines.

De zelfde werf heeft thans **op stapel** staan de **„Boutefeu"** van 714 ton. Vaart 31 mijl, bewapening twee kns. van 10 cM. en vier van 6.5 cM. Turbines van SCHNEIDER-ZOËLLY. Drie torpedokanonnen.

Deze boot behoort tot een serie van 10, de **„Bouclier"-klasse,** welke serie bestaat uit: „Bouclier", „Casque", „Boutefeu", „Cimeterre", „Dague", „Fourche", „Faulx", „Fougasse", „Latte" en „Revolver".

De **„Carquois"** („Coutelas"-klasse), **„Sabretache"** („Gabion"-klasse) en **„Pique"** („Yatagan"-klasse), zullen 15 December voor den dienst gereed zijn.

Italië.

De 2 **nieuwe jagers,** die bij GIOVANNI ANSALDO, ARMSTRONG & Co. in aanbouw zijn, krijgen de namen **„Pontiere"** en **„Alpino".**

Wat betreft de **springproef tegen de „Morosini"** (zie „Marineblad" van dezen jaarg. 5e afl. blz. 437), kan nader worden vermeld, dat de torpedo niet werd gelanceerd, doch met een samenstel van balken, op 8 M. onder water loodrecht tegen de huid, bevestigd was. In de luchtkamer was zooveel lucht, als daarin na een normaal afgelegde baan theoretisch zou zijn overgebleven.

Het schip ligt nog altijd waar 't gezonken is. Men zal het wegens de hooge kosten niet lichten (100.000 Lire), doch laten springen. Hiermee doet men feitelijk afstand van het tot klaarheid brengen der bereikte resultaten.

Japan.

Te Yokohama is de „Natsushima-Maru", een **mijnenlegger** van 500 ton, afgebouwd. Het vaartuig is bestemd voor het leggen der mijnen te Yokohama.

Oostenrijk.

Het marinebestuur heeft het Russische stoomschip „Moskwa" aangekocht als **torpedo-moederschip,** voor $2^1/_2$ millioen kronen. Het is de vroegere „Fürst Bismarck" van 12000 ton, 152 M. lang, vaart 18 mijl.

Spanje.

Volgens de „Revista General de Marina" zullen de **nieuwe jagers** een waterverplaatsing hebben van 370 ton en een snelheid van 28 mijl. Actieradius van 1920 mijl bij 12 mijls-vaart.

Vereenigde Staten van N.-Amerika.

De „Truxton" was niet gelukkig met haar lanceeringen, daar slechts één van haar 4 torpedo's in orde bleek. Op alle booten werd ondervonden dat **de torpedo's hun vaart niet liepen.**

De „Hopkins" **verloor 3 torpedo's** in Case's Inlet, de „Hull" één, en één defect. De „Whipple" vooral had déveine: Één torpedo **viel overboord** en ging verloren, twee waren niet in orde en de vierde alleen was goed.

Dat de toestand van den torpedodienst in de Amerikaansche marine niet schijnt te wezen, wat ze wel zijn kon en zijn moest, schijnt in hoofdzaak te wijten te zijn aan onvoldoende oefening van het personeel, en dit tengevolge van het ontbreken van een speciaal torpedo-personeel.

20 Juli werd de **jager „Flusser" te water gelaten.** „Smith"-klasse: „Charles W. Flusser", „Roswell H. Lamson", „Samuel W. Preston", „Samuel C. Reid" en „Joseph B. Smith". Lengte 89.3 M., waterverpl. 700 ton. Turbines, contractvaart 28 mijl. Bewapening vijf 7.6 snelv. kns, 2 mitrailleurs en 3 lanceerinrichtingen.

24 Juli liep de **jager „Francis A. Roe" van stapel,** de eerste van een serie van 10. Dit zijn: „William Burrow", „Percival Drayton", „John Mayran", „Edward R. McCall", „Hiram Paulding", „George H. Perkins", „Francis A. Roe", „Andrew Sterrett", „Edward Terry" en „Lewis Warrington". Waterverpl. 742 ton, contractvaart 30 mijl. PARSONS-turbines, 3 schroeven. Prijs 640.000 dollars.

De **jager „Smith"** behaalde op de gemeten mijl een snelheid van **32 mijl.** Dat is **4 mijl meer dan de contractvaart.**

De **jager „Reid"** behaalde een snelheid van **34.5 mijl,** dat

is een mijl meer dan de „Flusser", die tot nog toe de snelste jager der Vereen. Staten was.

Zij behooren beide tot de „Smith"-klasse, zie boven.

Zweden.

De **jager „Vidar"** („Wale"-klasse: „Ragnar", „Sigurd", „Wale", „Vidar" en ?) liep 9 Juni j.l. te Malmö **van stapel.** Haar zusterschip „Sigurd", dat verleden jaar van stapel liep, behaalde bij 406 omwentelingen een snelheid van 30.6 mijl.

De **torpedobooten „Iris", „Thetis"** en **„Astrea"** deden hun **vollekrachtsproef.** De „Iris" bereikte een snelheid van 25.5, de „Astrea" 26.4 mijl, terwijl de „Thetis" den proeftocht wegens averij moest staken. Ze behooren alle drie tot de „Plejad"-klasse: „Astrea", „Castor", „Iris", „Plejad", „Pollux", „Thetis", „Spica", „Vega", „Vesta", „Argo", „Antares", „Arcturus" en „Altair".

In October werd in de nabijheid van Fimboda een **nieuwe mijn** beproefd, die van den wal uit, langs electrischen weg, op diepte kon worden versteld.

Strategie en taktiek.

Duitschland.

De op **Helgoland** in aanbouw zijnde **haven voor kleine kruisers en torpedovaartuigen** maakt goede vorderingen. De kosten zullen ongeveer 30 millioen Mark bedragen.

Het **drijvende torpedobootdok** van 1800 ton draagvermogen, dat 3 Juni '09 op de werf te Kiel op stapel werd gezet is in October j.l. van stapel geloopen, en is 14 October door de werf afgeleverd. Het is door 2 sleepbooten van de Holl. firma L. Smit & Co.'s sleepdienst over Skagen **naar Kiel gebracht.**

Het **vergrooten van de oorlogshaven Wilhelmshaven,** een werk dat in den herfst van 1900 begonnen werd, is nu **bijna voltooid,** en, voor zoover gereed, 1 Oct. j.l. **geopend.** Oorspronkelijk waren de kosten geraamd op 45 millioen Mark, waarvoor 2 droogdokken, een derde invaart in de haven met sluizen en mobilisatiebassin, benevens een nieuwe lighaven zou worden verkregen.

Daar echter tijdens het werk de overgang tot 't „Nassau"-type tot stand kwam, moesten de plannen aanzienlijk worden uitgebreid, waardoor de kosten op 60 mill. Mk. kwamen. In plaats van de 2 kleine droogdokken, werden nu 3 groote gebouwd, de afmetingen der dubbele sluizen aanmerkelijk vergroot, en er werden niet een, maar 3 lighavens gemaakt. Voorts werd de groote zeedijk van 2 tot 6 K.M. verlengd. De thans gereed zijnde **droogdokken** hebben bij een te gebruiken lengte van 190 M. een breedte van 30, en kunnen in $2^1/_2$ uur geledigd worden.

In 't Zuiden van de stad werd het Ems-Jade kanaal aanmerkelijk verbreed en werden daar **ligplaatsen voor een eskader** van moderne linieschepen gemaakt. Het kanaal werd nu 200 M. breed en 10 M. diep, waardoor men voor die schepen een goede ligplaats kon krijgen, waarop naar 't Westen een ligplaats voor kruisers en torpedobooten volgt. Aan de monding van 't Ems-Jade kanaal werd een 800 M. lange **aanlegsteiger voor torpedobooten** gebouwd.

Verdere bijzonderheden omtrent deze havenwerken zijn te vinden in het artikel „Die Entwicklung des Kriegshafens und die IIIe Hafeneinfahrt in Wilhelmshafen" von Marinebaumeister TIBURTIUS, in 't Decembernummer 1909 van „Marine-Rundschau".

Engeland.

Een der beide, bij de jongste begrooting toegestane, **drijvende dokken,** komt in Portsmouth, en het andere in de Medway. Elk dok kost 200.000 pond en bezit een hefvermogen van 35.000 ton. Ze zijn hierdoor in staat, de grootste slagschepen op te nemen, zelfs al moesten deze in beschadigden toestand gedokt worden.

In Belfast wordt een nieuwe **basis voor de vloot** ingericht, en worden daar ook verdedigingswerken gebouwd. Er worden een flottille jagers van het nieuwste type en onderzeebooten gestationneerd. Een slagschip der „Magnificent"-klasse komt er als wachtschip en een gepantserde kruiser van het „Boadicea"-type als moederschip voor de torpedovaartuigen.

Het werk aan het **marinestation te Rosyth** wordt gestadig voortgezet: er werken thans 3000 man. Zooals bekend („Marineblad" 2e afl. dezer jaarg. blz. 171) wordt er o.a. een havenbassin van 52½ acres, een groot droogdok en een bassin voor jagers en onderzeebooten gebouwd. Het havenbassin wordt 11.8 M. diep, de invaartsluis 10.9 M., bij een lengte van 259 M. en een breedte van 33.5 M. Bovendien wordt er voor het geval, dat de sluis onbruikbaar wordt, nog een dokpoort gemaakt, waardoor de schepen echter slechts bij hoog water in- en uitvaren kunnen. Het droogdok, dat zoo noodig tot een lengte van 305 M. kan worden vergroot, wordt voorloopig slechts 228.5 M. lang gemaakt. De invaartbreedte is 30.5 M., en de diepte boven den drempel bedraagt 10.97 M. Voorts komt er een drijvend dokje van 76 M. lang voor torpedobooten en onderzeebooten, en een kade van 845 M. lang bij een diepte van 11 M. bij spring-eb.

Het **draadlooze station bij Rosyth** zal einde 1909 gereed zijn.

Den 28sten Juli werden te Portsmouth proeven genomen betreffende het weerstandbiedend vermogen van de **havenversperring** tegen een aanval van een jager. De versperring, die uit balken bestond, die van ijzeren punten en weerhaken waren

voorzien en met kettingen verbonden, werd in 't midden door den jager „Ferret" met 15-mijls vaart geramd, waarbij de machine even voor de aanvaring was gestopt. Aan boord van de „Ferret" waren de commandant, de stuurman en 5 man m.k.-personeel. De versperring werd **volkomen doorgesneden**, terwijl de „Ferret", wier boeg extra verstijfd was zoo weinig van den schok voelde, dat een glas water, dat in de kajuit op tafel stond, zonder omvallen of zelfs morsen, was blijven staan. Uit deze proefneming is wel ten volle de **onbruikbaarheid dezer balkversperringen** gebleken. Er zullen nog meer proeven volgen.

De „Ferret" is een jager van 't jaar 1893; 280 ton; 27 mijl.

In Crombie in Fifeshire aan de Firth of Forth, dat in de nabijheid van Rosyth ligt, werd voor 30.000 pond terrein aangekocht voor de **oprichting van munitiemagazijnen.**

Pembroke wordt een **station** voor 20 oudere **jagers**, die, ter verdediging van het kanaal van Bristol, aan de kusttorpedobootflotille worden toegevoegd.

Met recht wordt in de pers de aandacht gevestigd op de beide nieuwe marinestations. De **stations bij Dover en bij de Orkney-eilanden** zijn de sleutels van de Noordzee. De afstand Orkney—Hangesund (Noorwegen) is 450 K.M., Dover—Borkum 250. Die beide wegen kunnen door torpedobootflottilles, gesteund door kruisers, worden afgesloten.

De Oostkust van Engeland is thans ruim voorzien van vlootstations. Dover en Sheerness zijn eerste-rangs stations, alwaar behalve groote slagschepen hoofdzakelijk torpedobooten gestationneerd worden. Harwich is bestemd voor torpedo- en onderzeebooten, Grimsby en de Tyne-monding voor torpedobooten. Hier en in Dover zijn dokgelegenheden. Rosyth aan de Firth of Forth wordt eveneens een eerste-rangs station (zie hierboven). Dundee is torpedobootstation, Cromarty kruiserstation.

De Eng. Admiraliteit schijnt in te zien, dat een streng blokkeeren van de Duitsche kusten weinig aanbevelenswaardig zou zijn. De ondiepten op onze Noordzeekusten, het versterkte Helgoland, torpedo-, onderzeebooten en mijnen waarschuwen tegen het dicht naderen. Waarom zou men de dure slagschepen er aan wagen? Men zal trachten Duitschland uit te hongeren door zijn handel af te snijden. Duitschland zal er zich op hebben voor te bereiden, bovengenoemde, ± 400 K.M. van de Duitsche basis verwijderde sperlinie, uiteen te jagen, waartoe zoowel zijn torpedobooten als zijn onderzeebooten een zoodanige werkingssfeer moeten hebben, dat ze op dien afstand gedurende langeren tijd kunnen ageeren.

Dit zal waarschijnlijk een vergrooting van het deplacement tengevolge hebben, te meer wijl zich daar geen technische overwegingen tegen verzetten. De Fransche marine-ingenieur LAUBEUFF, die als autoriteit op onderzeebootgebied gelden mag,

oordeelt evenwel een vergrooting van het deplacement boven 600 ton ongewenscht en ook niet noodig. Engelsche vakmenschen daarentegen bevelen wel vergrooting aan, en zien haar in de toekomst de jagers vervangen.

Frankrijk.

Ingaande 1 Nov. '09 is **Calais station voor onderzeebooten** geworden, welke, in samenwerking met de torpedobootflottille van Duinkerken, de toegangen naar de Noordzee zullen verdedigen.

De „Pluviôse", „Ventôse" en de „Germinal" zullen aan dit station worden toegevoegd, en 4 onderzeebooten van het type „Naïade" (thans te Duinkerken) in Cherbourg worden gestationneerd en toegevoegd aan de 1e Kanaalflottille.

De reede van **Lorient** zal gebaggerd worden tot een zoodanige diepte, dat ook **groote schepen** er kunnen **binnenkomen.**

Voortaan zullen de **kustverdedigingsflottilles** uit grootere eenheden worden samengesteld dan tot nog toe. Er zullen zelfstandige **jagerflottilles** zijn, die uit **7 booten** bestaan, waarvan er 6 door luitenants ter zee en een door een **stafofficier, tevens flottillecommandant,** zullen worden gecommandeerd.

In de voornaamste havens, zooals Cherbourg, Duinkerken, Toulon en Bizerta is een kapitein ter zee commandant der torpedovaartuigen en onderzeebooten. Te Bizerta en Calais komen groepen onderzeebooten, voorts worden reserve-flottilles van jagers gecreëerd in Cherbourg en Brest.

Men hoopt door dezen maatregel de booten beter te kunnen conserveeren en de flottilles steeds onmiddellijk ter beschikking te hebben.

De **Commissie tot herziening der tactiek** bestaat thans (Min. res. 20 Nov.) uit: de vice-admiraals CAILLARD, president; id. GERMINET; de schouten-bij-nacht LE PORD en DE MONTFERRAND; kapitein ter zee BÖ; de oversten LEJAY en ALLEMAND en de luitenants ter zee SAILLARD en DE PIANELLI als secretarissen.

De commissie moet haren arbeid met kracht voortzetten, opdat hare denkbeelden den volgenden zomer tijdens de groote manoeuvres, die onder leiding van admiraal CAILLARD zullen plaats hebben, kunnen worden toegepast. In 1910 is dan de geheele herzieningsarbeid waarschijnlijk gereed.

Italië.

De **Adriatische kust** is in 3 **torpedobootstations-districten** ingedeeld.

Het district Venetië reikt van de Oostenrijksche grens tot de baai van Comacchio, dat van Ancona van hier tot den M. Gargone (benoorden de G. v. Manfredonia), terwijl het district Brindisi het zuidelijk deel van de kust omvat.

In het district Ancona liggen de bijstations Porto Corsini en Isole dei Tremiti, in dat van Brindisi de bijstations Manfredonia, Barletta, Bari en Otrento.

In Barletta zijn vier tanks, elk van 80 ton, voor vloeibare brandstof opgericht.

Te Brindisi zullen versterkingen worden aangelegd, een detachement kustartillerie is er van Tarente reeds heen verlegd.

Japan.

Het aantal **D. T. stations** wordt uitgebreid. Van de **stoomschepen der handelsvloot** hebben op het oogenblik alleen de op Amerika varende booten der „Nippon Joesen Kaischa" en der „Toja Kisen Kaischa" D. T. toestellen, voorts de beide gereed zijnde booten der reservevloot. De booten der „Nippon Joesen Kaischa" die op Europa varen, zullen dit jaar ook nog van D. T. worden voorzien.

In **Kure** werd begonnen met den aanbouw van het **derde droogdok.** Het moet in 1911 klaar zijn. Het moet schepen van 30.000 ton kunnen opnemen en wordt bijna 200 M. lang.

Vereenigde Staten van N.-Amerika.

De **fortificatiewerken van de haven van Manilla** maken goede vorderingen. Op Corregidor-eiland zijn ze nagenoeg voltooid. Ze zullen worden bewapend met zes kns. van 30 cM., een van 25 cM., vier van 15 cM. en vier van 7.5 cM., benevens twaalf mortieren van 30 cM. Bovendien zal een mijn-installatie worden gebouwd voor elk der beide kanalen, waartusschen het eiland gelegen is. De overige eilanden, die de keten vormen voor den ingang van Manillabaai zijn Carabao, Cabello en El Fraile. Op Carabao-eiland komen twee kanonnen van 35 cM. en 8 mortieren van 30 cM., op Cabello-eiland kanonnen van 37.5 cM., twee van 15 cM. en een complete mijnen-aanleg voor de aangrenzende doorvaart. Op El Fraile komen vier stalen torens met elk twee stukken van 35 cM. De centrale vuurleiding-installatie is op Corregidor-eiland.

Onderzeevaart.

Duitschland.

De bouw van onderzeebooten, waarvoor de Rijksdag dit jaar 10 millioen mark beschikbaar stelde, tegenover 7 millioen het vorige jaar, is op de Danziger Rijkswerf, waar men met een kosten van 750.000 mark een horizontale stelling en een bijzondere afloophelling voor onderzeebooten gemaakt heeft en de Germaniawerf, die zich als eerste Duitsche werf op dezen specialen tak van scheepsbouw heeft toegelegd, zoover gevorderd dat in de groote herfstmanoeuvres voor de eerste maal een divisie onderzeebooten voor den Keizer kon manoeuvreeren.

De Danziger werf heeft in 't voorjaar de levering van de U_3 en U_4, de Germania-werf den bouw van vier booten U_5 tot en met U_8 gekregen. Dat de voor dit jaar bewilligde som het volgende jaar wederom tot 15 millioen verhoogd wordt, is een bewijs, dat het marinebestuur, nadat ze langen tijd een afwachtende houding had aangenomen, nu met alle energie de aanschaffing van het benoodigde onderzeebootmateriaal ter hand genomen heeft.

Engeland.

De C_{11} schijnt, bij de pogingen om die boot naar ondieper water te slepen, tegen een wrak gekomen te zijn, waardoor ze weder zonk. De berging van de boot is opgegeven. Ze ligt nu in zachte zandgrond, waarin ze langzaam wegzinkt. In de boot bevinden zich nog elf lijken.

In „Le Yacht" van 16 October 1909 staat een photographie van de Engelsche onderzeeboot D_1.

De proeven met de D_1 zijn in October begonnen te Portsmouth. Over de bijzonderheden van deze boot wordt alles geheim gehouden. 't Eenige bekende is, dat de boot twee schroeven heeft, 16 mijl aan de oppervlakte en 10 mijl ondergedompeld loopt. De gasolinetanks zijn buiten de boot aangebracht. Ze bezit drie lanceerinrichtingen, 2 voor en een achter. De waterverplaatsing ondergedompeld is 614 ton.

Van de reeds vroeger genoemde reddingshelmen, waarvan langzamerhand alle onderzeebooten zullen worden voorzien, geeft de „London Engineer" de volgende beschrijving.

Het toestel bestaat uit een kort jak van waterdichte stof, waaraan een helm vast zit. De helm bevat patronen van een chemische substantie, die door de werking van de uitgeademde lucht, zuurstof afgeven en de koolzuur absorbeeren. In deze is het apparaat gelijk aan de rookhelmen in gebruik bij bergwerken.

De reddingshelm in gebruik bij onderzeebooten weegt alles tezamen 7.2 K.G.

Voor het gebruik van deze helmen hangen in 't hoofdruim van de boot aan weerszijden staalplaten vanaf 't dek, die een soort gesloten kast van ongeveer 1 M. vanaf 't dek tot in de boot vormen. Zij zijn van onderen open. Wanneer de boot volloopt, worden deze gedeelten een soort van luchtreservoirs. Binnen deze luchtreservoirs is voor iederen man een helm aanwezig met het daaraan zittende jak.

Loopt nu de boot vol of wordt de ruimte met chloorgas gevuld, dan vluchten de menschen onder de stalen kastjes, zoodat ze met hoofd en schouders in dat reservoir buiten het bereik van het indringende water of 't vormende gas staan.

Het opzetten van de helm en het vest is een verrichting van zeer korten duur; waarna het ventil naar de patronen geopend wordt en waardoor voor den man genoeg zuurstof is, om $^1/_2$ uur te ademen.

Met deze uitrusting is hij dan in staat door den commandotoren of door eenige opening in de boot, deze te verlaten en naar de oppervlakte te komen.

De C_{19} is gereed. Ze is iets grooter dan de vorige, C_{17} en C_{18}. De hoofdopgaven zijn: deplacement ondergedoken 321 ton, lengte 135', snelheid aan de oppervlakte 13 mijl, gasoline-voorraad 15 ton.

De C_{29} en C_{30} zijn afgeleverd en in de onderzeebootflottielje voor de Oostkust van Schotland ingedeeld, waarin alle in den laatsten tijd klaar gekomen booten een plaats kregen. Vulcan is het moederschap van deze booten.

C_{29} en C_{30} zijn 41.1 M. lang en ondergedoken van 327 ton inhoud.

Frankrijk.

Op 27 booten zijn inrichtingen voor het gebruik van reddingshelmen (oxylite-helmen) gemaakt. Door deze helmen kan de bemanning 1°. in de gezonken boot voor verdrinken behoed worden; 2°. naar de oppervlakte komen; 3°. zich beschermen tegen chloorgassen.

De inrichting kost 4000 mark voor iedere boot.

Er hebben in de onderzeebooten-stations oefeningen in het mobiliseeren plaats gehad.

Deze oefeningen waren om te weten in hoeveel tijd de booten geheel klaar voor den strijd konden zijn.

De oefening, waaraan drie booten, „Floréal", „Germinal" en „Espadon" deel namen, was tegen den avond geëindigd.

Iedere maand zal een groep onderzeebooten dezelfde manoeuvre houden.

Aan boord van de „Emeraude", waarop DIESEL-motoren zijn, heeft men belangrijke proeven genomen. Men heeft petroleum vervangen door naphta en dit heeft zeer goede resultaten opgeleverd. 't Vermogen is bijna een derde grooter dan vroeger.

In „Le Yacht", no. 1651, blz. 695, staat een lof'lijk artikeltje over den Franschen onderzeedienst en wordt er een overzicht gegeven van de tochten van langeren duur door Fransche onderzeebooten, meest van het type LAUBEUF, en van eenige manoeuvres, lanceeringen, etc. Ten slotte wordt als de merkwaardigste tocht genoemd die van de „Papin". De „Papin" is vanuit Rochefort vertrokken. Van 6 tot 9 September ging ze van Rochefort naar Cherbourg over Brest. 22 en 23 Sept. is de „Papin" teruggekeerd van Cherbourg, zonder aan te leggen in andere havens, naar Rochefort.

Vertrokken van Rochefort op 18 September, geconvoyeerd door de „Henri IV", heeft ze in 6 dagen, van 28 September tot 4 October, den overtocht gedaan naar „Oran", zijnde 1200

mijl. Daarna is ze naar Bizerta vertrokken, waar ze 12 October aankwam.

Zij heeft aldus van 21 Sept. tot en met 12 October een afstand afgelegd van 2000 mijl.

De afstand van 1200 mijl is de grootste zonder oponthoud afgelegd door een onderzeeboot. Engelsche en Amerikaansche onderzeebooten hebben niet meer dan 300 mijl afgelegd zonder oponthoud, de U_1 600 mijl, de Zweedsche „Hvalen" van Spezzia naar Carthagena, 700 mijl, zoodoende houdt de „Papin" op het oogenblik het record.

Rusland.

In Libau worden systematisch vergelijkende proeven gehouden tusschen de verschillende onderzeebootstypen.

Het ongeluk op de „Drakon" heeft een schade van ongeveer 216.000 mark gemaakt; het zal ongeveer 2 à 3 maanden duren voor de boot hersteld is.

Van het lichten van de „Kambala" vinden we nog het volgende vermeld. Duikers hebben stroppen om de boot genomen. Men heeft ondervonden, dat duikers zonder schade voor hunne gezondheid op 50 M. diepte kunnen werken. Voor het op diepte komen of opstijgen werd $^1/_4$ uur tijds genomen, terwijl ze 20 minuten op die diepte aan 't werk bleven. In dertien werkdagen hadden 14 nederdalingen plaats, terwijl 3 uur en 40 minuten omlaag gearbeid werd. 21 September werd de boot gelicht.

De Commissie heeft den luitenant Akwinolow, vroeger commandant van de onderzeeboot „Kambala", schuldig bevonden en hem veroordeeld tot zes maanden vestingstraf.

Door den commandant van de „Kambala" was indertijd verklaard, dat een nachtelijke aanval bij gebruikmaking van de periscoop onmogelijk was, terwijl de chef van de onderzeebootafdeeling de doorvoerbaarheid van zulk een aanval wilde bewijzen. De commandant van de „Kambala", waarop zich toen de afdeelingschef bevond, weigerde des nachts de boot van uit den toren door de periscoop te besturen en hij bleef aan dek, vanwaar hij zijn bevelen door een spreekbuis gaf. De verdere manoeuvre werd vroeger reeds beschreven.

De onderzeebooten zullen in den vervolge als volgt worden ingedeeld.

Twee onderzeebooten van 300 ton of meer of drie booten van minder deplacement, vormen een afdeeling. Twee tot vier afdeelingen vormen een divisie.

Zijn 2 divisiën in een zee voorhanden, dan vormen ze een brigade. Drie of meer divisiën vormen een flottielje.

De booten van de aktieve en de reserve vloot vormen afzonderlijke divisiën. Evenzoo zijn de divisiën van kleine booten (onder 300 ton) gescheiden van de groote booten.

In Nikolojewsk is de bouw van een 500 tons onderzeeboot voor de Zwarte Zee-vloot begonnen.
De snelheid boven water zal 16 mijl zijn.

Vereenigde Staten van Noord-Amerika.

De nieuwe onderzeeboot „Narwhal" heeft boven water een 25 uur langen tocht gemaakt, daarbij 300 mijl afgelegd met een gemiddelde snelheid van $12^1/_4$ zonder te stoppen.
Deze boot is bij FORE RIVER COMP. te Quincy gebouwd.

Organisatie.

Denemarken.

Volgens de laatste organisatieplannen zal de Deensche vloot uit vier gepantserde kustverdedigers van 3500 tot 4000 ton (type OLFERT FISCHER) bestaan. Verder 24 torpedobooten en onderzeebooten, twee mijnenleggers van ongeveer 500 ton.
De reserve zal bestaan uit 2 kruisers van ongeveer 1500 ton en de reeds voorhanden zijnde oudere schepen, die gebruikt kunnen worden voor de verdediging van Kopenhagen.

Duitschland.

In 1908 bestond de torpedovloot, tezamen 47 torpedobooten, uit een opleidingflottielje, twee manoeuvre-flottieljes en een reserve flottielje. Nu was ze samengesteld uit twee opleiding-, een manoeuvre- en twee reserve flottieljes, tezamen 58 booten. Met uitzondering van de tweede reserve-flottielje, die nog uit 14 oude booten van de vroegere series S_{68} tot S_{81} bestaat, werden slechts hoogzee torpedobooten van meer dan 400 ton waterverplaatsing gebruikt.
De vijf flottieljes werden op verschillende oogenblikken actief gemaakt en in Augustus en September tezamen aan de vloot toegevoegd voor de vlootmanoeuvres.
Reeds in dezen herfst zal een zesde torpedobootflottielje worden gevormd.
De indeeling is dan als volgt:

1e torpedodivisie.

1 afdeeling		I	flottielje	1 compagnie		I	Hfl.
				2 compagnies		II	„
2	„	II	„	3	„	III	„
				4	„	IV	„
3	„	III	„	5	„	V	„
				6	„	VI	„

2e torpedodivisie.

1	afdeeling	IV	flottielje	1	compagnies	VII	Hfl.
				2	„	VIII	„
2	„	V	„	3	„	IX	„
				4	„	X	„
3	„	VI	„	5	„	XI	„
				6	„	XII	„

De verdeeling van de eskaders tusschen de havens Wilhelmshaven en Kiel zal 1 April 1910 plaats hebben. Het eerste eskader zal als haven Wilhelmshaven, het tweede Kiel hebben.

Het eerste eskader zal worden samengesteld uit acht slagschepen. „Nassau" en „Westfalen" (18500 ton), „Hannover" en „Schlesien" (13200 ton), „Wittelsbach", „Zahringen", „Mecklenburg" en „Wettin" (11800 ton).

Het tweede eskader uit 8 schepen van 13200 ton, „Duitschland", „Preussen", „Schleswig-Holstein", „Hessen", „Elsass", „Braunschweig", „Lotheringen" en „Pommern".

De verkenners, samengesteld uit vier gepantserde kruisers en zes kleine kruisers zijn verdeeld in twee groepen.

1e groep: „Blücher" (15500 ton), „Gneisenau" (11600 ton) en de kleine kruisers „Danzig", „Königsberg", „Dresden" (van 3200 tot 3600 ton).

2e groep: „York" en „Roon" (9500 ton) en de „Berlin", „Lübeck", „Stettin" (3200 tot 3600 ton).

De schepenlijst van de Duitsche marine telt op 't oogenblik 136 oorlogsschepen: 32 slagschepen, 8 kustverdedigers, 11 pantserkanonneerbooten, 15 groote kruisers en 39 kleine, 6 kanonneerbooten, 3 rivierk.booten, 10 opleidingsschepen, 10 schepen voor specialen dienst en 2 havenschepen. De waarde van het materieel is in de verschillende klassen en typen bijzonder uiteenloopend, want de lijst bevat nog niet geheel voltooide schepen en zulke, die 20 jaar oud zijn. Hierdoor zijn vooral bij de slagschepen, groote en kleine kruisers, schepen, die niet meer voor hun taak geschikt zijn. De torpedobooten zijn niet in de lijst opgenomen. Van de 136 oorlogsschepen behooren er 79 tot het marinestation Oostzee, 57 tot dat van de Noordzee.

Frankrijk.

In „Mitteillungen a. d. G. d. S", no. XI, blz. 1224, komt een opgave voor van de veranderde indeeling der Fransche vloot in de eskaders no. 1 en 2.

Laubeuff zegt in een artikel „les constructions neuves I-les bâtiments de haute mer" in „Le Yacht" van 13 Nov. '09, dat de „conseil supérieur" de volgende samenstelling van de vloot wenscht.

45 slagschepen;
12 eclaireurs;
60 groote torpedobootvernielers voor 't eskader;
24 kleine „ „ kustverdediging;
64 onderzeebooten;
en verder kleinere schepen.

Hij gaat dan na wat op 't oogenblik bruikbaar is en wat vóór 1925 bijgebouwd moet worden om die vloot voltallig te maken. Hij wijst op de onmogelijke eisch en bespreekt ten slotte de gewenschte grootte der schepen, zelf aangevende schepen van 25000—26000 ton.

Rusland.

De geheele onderzeedienst is gesteld onder den inspecteur van den torpedodienst. Hij behandelt de bouwplannen, houdt toezicht op den bouw, geeft aanwijzigen omtrent de wijze waarop van onderzeebooten gebruik gemaakt zal worden en zorgt voor de opleiding van het personeel.

Op dezelfde wijze is aan bovengenoemden inspecteur ook de draadlooze telegraphie opgedragen.

Personeel.

Duitschland.

Bij de eerste indienststelling van de „Nassau" is de scheepsstaf van de Duitsche slagschepen van grooter deplacement afgekomen.

Uit de samenstelling van de staf blijkt, dat deze nieuwe slagschepen een grooter aantal zeeofficieren en ingenieurs noodig hebben. Vooral is een grooter getal torencommandanten noodig, daar de zware artillerie van twaalf 28 cM. kanonnen in zes afzonderlijke torens zijn opgesteld (tot nu toe slechts twee op alle andere Duitsche slagschepen).

Voor de „Nassau" zijn bestemd: een kapitein ter zee als commandant; een korvetten-kapitein als 1ste officier; een kapt.-luitenant als 1ste artillerie-officier; een idem als navigatie-officier; buitendien 5 andere kapt.-luitenants, 4 oberluitenants, 6 luitenants ter zee, 5 Fähnrichs, die echter in September bevorderd werden; 5 marine-ingenieurs en een dokter. Het gezamenlijk getal van de bemanning is 860 man.

Frankrijk.

29 October heeft de Kamer zonder discussie de wet aangenomen, waardoor een corps „ingénieurs d'artillerie navale gevormd zal worden. Verdere beschouwingen geeft BERNAY daarover in „le Yacht" van 13 Nov. '09.

Vereenigde Staten van Noord-Amerika.

De sterkte van het marinepersoneel bedraagt nu 44129

koppen tegen 33027 in 1907. Daarvan zijn 95.7 % Amerikaansche burgers (in 1907 93.1 %).

Het getal van de in Amerika geboren marinelieden is van 82 % in 1907 tot 88.4 % gestegen.

Wanneer men de 441 „Filipinos" die dienst doen in de stations in de Filipijnen niet mederekent, dan stijgt het procent Amerikaansche burgers, officieren uitgezonderd, tot 96 %.

Van de rond 92000 man, die zich voordienstneming aanmeldden, konden slechts 18723 als geheel bruikbaar worden aangenomen.

Luchtscheepvaart.

In Nederlandsch-Oost-Indië is onder voorzitterschap van den Heer D. F. W. VAN REES, Vice-President van den raad van Ned.-Indië, opgericht eene **„Nederlandsch-Indische Vereeniging voor Luchtvaart".**

De eerste **Oostenrijksche Militaire Motorballon,** van PARSEVAL's stelsel, vervaardigd door de Oostenrijksche Motorballonmaatschappij, ter grootte van 2400 M³. en voorzien van een 40 P. K. Daimlermotor, heeft den 26sten November zijn eerste proefvaarten verricht. Deze duurden 20 en 15 minuten en hadden een gunstig verloop. Eene sneeuwbui belette de voorgenomen vaart naar Weenen en dwong tot het opbergen van den ballon in de loods te Fischamend (gelegen aan den Donauoever, benedenwaarts van Weenen).

Scheepsbouw.

Argentinië.

Over de **„Dreadnought"-plannen** komen thans nadere berichten. Het ontwerp zooals het aan verschillende Engelsche scheepsbouwmeesters is voorgelegd, betreft twee schepen die van het machtigste type zullen worden en eenigszins gelijken op de Amerikaansche „Wyoming". Ze zullen een w.v.p. hebben van 25000 ton bij een vaart van 22 mijl. De bewapening omvat 12 kns. à 30.5 cM. in 6 torens; 12 à 15.2 cM., in een gepantserde batterij; 12 sem. aut. à 10 cM.; 2 onderwater-lanceerinrichtingen van 53 cM. Het gordelpantser, dat zich uitstrekt van het bovendek tot 1.50 M. onder de waterlijn, moet een dikte hebben van 25.4 cM. in het midden en 10 cM. aan de uiteinden. De batterij voor de 15 cM. kns. wordt gepantserd met 15.2 cM. De torens van 30.5 cM. zullen worden gepantserd met 30.5 en 22.8 cM. Torpedonetten zullen worden gevoerd.

Deze schepen zullen dus sneller en beter gepantserd zijn dan de Braziliaansche schepen type „Minas Geraes".

Duitschland.

Het **nieuwe slagschip** „Ersatz-Beowulf" is „Türingen" gedoopt.

Engeland.

Den 25sten October j.l werd te Devonport de **kruiser „Indefatigable" te water gelaten.**

Alle **vlaggeschepen** krijgen een steng van 4.87 M. speciaal voor de **kommandovlag** bestemd, met de bedoeling om deze vrij te laten waaien van de draden der draadlooze telegraphie.

Te Porthsmouth is de **bouw** begonnen van het **nieuwe slagschip,** dat den naam heeft gekregen van **„Orion"** en van de nieuwe kruiser, die **„Lion"** is gedoopt.

De „Orion" krijgt een waterverplaatsing van 22.500 ton met 27.000 P K. Volgens de laatste berichten heeft men afgezien van de opstelling van kanons van 13½ inch. De bewapening zal gelijk zijn aan die van de „Vanguard".

De „Lion" zal met 26.350 ton waterverplaatsing het grootste schip der wereld zijn. Met 70.000 P.K. wordt 28 mijl snelheid verwacht. De bewapening zal bestaan uit 8 kns. à 30.5 cM. en 16 à 10.2 cM.

Groote geheimhouding wordt ten opzichte van deze beide schepen in acht genomen.

Frankrijk.

Den 28sten October j.l. werd het **slagschip „Mirabeau"** type „Danton" te Lorient **te water gelaten.**

Naar verluidt is afgezien van **drielingtorens** voor de 4 nieuwe **slagschepen.** Men zou ze thans willen bewapenen met 6 dubbeltorens. De schepen zouden in minder dan 4 jaar gereed moeten zijn. De waterverplaatsing zou 23.500 ton worden.

Over een torpedoschot, zooals op de „Danton's" is men het schijnbaar nog niet eens. Men twijfelt aan de doeltreffendheid er van voor zoover torpedotreffers aangaat; ze zouden echter veel nut hebben voor het tegenhouden van projectielen die het zijpantser hebben doorboord.

Italië.

Volgens „Le Yacht" zouden plannen gevraagd zijn voor een **slagschip** van **32.000 ton,** bewapend met kns. van 40.6 cM.

Volgens hetzelfde blad is de **naam** van een der nieuwe slagschepen „Leonardo da Vinci" gewijzigd in **„Conte Cavour".**

Volgens de laatste berichten zouden dat schip en de „Dante Alighieri" van resp. 21.000 en 19.000 ton, bewapend worden met 12 kns. à 30.5 cM. in 4 drielingstorens en 23 mijl snelheid hebben, terwijl de beide andere nieuwe slagschepen „Galileo Galilei" en „Michael-Angelo-Buonarotti" 23.000 ton waterver-

plaatsing en 8 kns. van 34 cM. in 4 torens zouden krijgen en 23 mijl moeten loopen.

Japan.

In de „Japan Times" zijn volgens de „Moniteur" eenige mededeelingen verschenen over den **nieuwen aanbouw.**

De „Satsuma" en „Aki" eerst bedoeld als type „Lord Nelson" zijn geheel verbouwd naar de plannen van de „Dreadnought". Ze moeten in 1910 gereed zijn.

Evenzoo zijn de gepantserde kruisers „Ibuki" en „Kurama" (in 1908 te water gelaten) oorspronkelijk van het type „Black Prince" nu ongeveer „Invincible's".

Verder zijn de plannen gemaakt voor 3 kruisers van 4800 ton, bestemd voor eclaireurs.

Oostenrijk-Hongarije.

De kleine kruiser **„Admiral Spaun"** werd den 31^{en} Oct. j.l. te water gelaten te Pola.

Rusland.

De **vier nieuwe slagschepen** zijn den 8^{en} Juni **op stapel gezet.** De waterverplaatsing bedraagt 23.000 ton, bewapening 12 kns. à 30.5 cM., 20 à 12 cM. Snelheid met 42.000 P.K. 23 mijl. De Engelsche Pers meent dat deze schepen eerst in 1915 gereed kunnen zijn, hoewel men zich voorstelt de schepen in 4 jaar te bouwen.

Vereenigde Staten.

Er komen weer berichten dat plannen zouden zijn gemaakt voor de **nieuwe slagschepen,** waarin de 12 kns à 30.5 cM., zouden zijn vervangen door 10 à 35.6 cM. De waterverplaatsing zou dan niet meer dan 26.000 ton behoeven te worden. Intusschen schijnen zich in het Parlement stemmen te doen hooren tegen zwaarder geschut dan 30.5 cM., terwijl het deplacement van 26.000 ton ook reeds te groot wordt geacht voor het Panama-Kanaal.

De laatste berichten melden echter met zekerheid dat reeds dezen winter aan het Congres zal worden gevraagd den bouw aan te vangen van 2 slagschepen van het type „Arkansas" en „Wyoming", evenals deze bewapend met 6 dubbeltorens voor kns. van 30.5 cM, in de kiellijn.

Bovendien zal een 1^{e} klasse reparatieschip worden aangevraagd voor de Atlantische vloot. De „Panther" thans bij die vloot als „repairship" ingedeeld, zou dan naar den Pacific gaan.

Ongevallen.

De **Engelsche jager „Gipsy"** is den 2^{en} October met **zware schade** onder water te Belfast aangekomen. Vermoedelijk is

de boot gestrand, hoewel de ware toedracht geheim wordt gehouden.

Den 7en October is de **Engelsche torpedojager „Lee" gestrand.** Men gelooft dat de boot verloren zal zijn.

De groote **Engelsche jager „Saracen"** kwam den 22en October in **aanvaring** op de Noordzee met den stoomer „Surf". De „Saracen" kon met eigen kracht naar Sheerness stoomen, waar ze dadelijk in dok werd opgenomen.

Allerlei.

De bouw van het groote **Braziliaansche dok,** bestemd voor Rio de Janeiro is aan de firma VICKERS, SONS & MAXIM gegund. Het dok bestaat uit een ponton met twee zijwanden. De ponton is in drie deelen verdeeld, waarvan het middelste 50.3 M., de beide uitersten 51.2 M. lang worden. De uiteinden hebben een toegespitsten vorm. Het geheele dok wordt 167.78 M. lang, 30.4 M. breed binnenwerks, terwijl het schepen van 22.000 ton met een diepgang van 10.97 M. kan opnemen. De pomp-installatie en verdere machines bestaan uit 2 stel; in iederen zijwand is 1 stel geplaatst. Elk stel bestaat uit 3 BABCOCK – WILCOCK-ketels met bijbehoorende machine en pomp. Het dok wordt electrisch verlicht, terwijl ook licht kan gegeven worden in een gedokt schip.

Aan de HOWALDTSwerf te Kiel is de bouw opgedragen van een **groot drijvend dok** voor de Keizerlijke werf te Kiel. Dit is een eersteling voor de Duitsche Marine, die totnutoe slechts gegraven dokken bezat. De bouwtijd voor een drijvend dok is slechts een derde van die voor een gegraven dok, terwijl de prijs, 7 millioen mark, slechts de helft bedraagt. Onder dezen prijs is vermoedelijk ook begrepen de kosten voor een passende ligplaats en verankering, daar het eigenlijke dok niet meer behoeft te kosten dan ± $4^1/_2$ à 5 millioen mark.

Een scheepsrem. Wij nemen uit de „Zee" het volgende over: In het zwembassin aan het einde van de Jericholaan te Rotterdam, werden door den Heer J. C. DE NEEF, uitvinder van de scheepsrem – waarvan wij vroeger een korte beschrijving gaven [1] – weder eenige proeven genomen, waarbij een deskundige was genoodigd. Het tweelingschroef-model-schip, thans geheel gereed, lang 1.25 M., breed 0.25 M. en hol 0.18 M., voorzien van een electrischen motor, werd eerst met snellen gang voortbewogen; tijdens deze snelle voorwaartsche beweging werden de handels der remmen, die zich langs de brug bevinden, plotseling omhoog getrokken en kort daarna stopte het scheepje. De remmen bestaan uit twee in de huid, een aan S.B. en

[1] Ook in het Marineblad vermeld.

een aan B.B., ingebouwde deuren, die door het tegenstroomende water dan loodrecht tegen de huid van het schip worden gezet. Deze deuren, die elk zelfstandig kunnen worden open en dicht gezet, hebben ook nog dit voordeel, dat ze gebruikt kunnen worden als noodroer. Het moeilijke aanbrengen van een noodroer is, voor schepen van deze apparaten voorzien, overbodig.

Na deze proef werd overgegaan tot het probeeren van den in het voorschip aangebrachten buffer, die bij eventueele aanvaring automatisch naar binnen wordt gedrukt en daardoor een stel deuren — in de huid van de voorpiek ingebouwd — opent. Door het snelle openen dezer deuren wordt een zoogenaamd waterkussen tusschen de aanvarende schepen gevormd en de kracht van den stoot verminderd.

Bij deze proefneming werd een in het water opgehangen 4 mM. dikke glasplaat niet gebroken en toen men daarna met dezelfde snelheid, doch nu met gemaskeerden buffer, op een 10 mM. dikke spiegelruit voer, brak die ruit doormidden.

Om een aanvaring zoo getrouw mogelijk na te bootsen, had de uitvinder een tweede schip, van dezelfde afmeting, met zand geballast, doch van veel lichter materiaal (blik) in het bassin geplaatst. Verschillende keeren werd met gang op dit stilliggend scheepje geramd, doch het kreeg zoo goed als geen letsel, want telkens wanneer de aanvaring plaats greep, gingen de in de voorpiek aangebrachte deuren open.

Na deze proefnemingen vernamen wij, dat reeds eenige kapitaal-krachtige Rotterdammers zich bereid hebben verklaard, de uitvinding over te nemen, om ze eerst nog in het groot te beproeven en daarna in de praktijk te brengen.

Electrotechniek en draadlooze telegraphie.

Engeland.

De slagschepen van het „Dreadnought"-type krijgen totaal elf **zoeklichten** en wel 10 met een spiegelmiddellijn van 90 cM. en een van 60 c.M., welke laatste in de voormars is geplaatst; de 10 zoeklichten van 90 cM. zijn gelijkelijk over de beide boorden verdeeld. Eén staat onmiddellijk voor den achtersten toren op een afzonderlijk daarvoor gemaakte opstelling, drie zijn geplaatst op den opbouw in het midden van het schip, terwijl 1 op het eind van de commandobrug is opgesteld.

Frankrijk.

De stations voor draadlooze telegrafie te Toulon, Oran en Bizerta zijn 1 November geopend. Hiermede is het **Fransche radio-telegrafische net** met het station op den Eiffeltoren als centrum voltooid. De stations zijn van 's morgens 9 uur tot middernacht geopend en voortaan zal de telegrafische gemeenschap van het Departement van Marine met de vijf voornaamste

oorlogshavens en van deze met de oorlogsschepen zooveel mogelijk langs radio-telegrafischen weg worden onderhouden. Het station te Rufisque in Senegal, dat als centrum moet dienen voor de Fransch West-Afrikaansche bezittingen en dat direct met den Eiffeltoren in communicatie moet kunnen komen, nadert zijn voltooiing.

Vereenigde-Staten van Noord-Amerika.

Voor het overbrengen van bevelen aan boord van oorlogsschepen beschikt men in de Amerikaansche Marine over drie inrichtingen; deze zijn, een seininrichting met lampen, hoofdzakelijk voor het gebruik gedurende het gevecht, spreekbuizen en een algemeen **telefoonnet** met centralen omschakelaar. De centrale op het **pantserschip „Rhode Island"** is ingericht voor 50 aansluitingen in verschillende gedeelten van het schip, bovendien kan, wanneer het schip in een haven ligt, nog een aansluiting met den wal gemakkelijk tot stand gebracht worden. De stroom wordt geleverd door twee motor-generatoren, terwijl men voor reserve gebruik maakt van een accumulatoren-batterij.

AANKONDIGINGEN.

Nieuwe uitgegeven Zeekaarten, Zeemansgidsen, enz., door het Ministerie van Marine, Afdeeling Hydrographie.

Ned. krt. No. 20. Oostkust Sumatra. Mond der Asahanrivier, 1 : 40.000.
's-Gravenhage, November 1909. Prijs *f* 1.30.

Ned. krt. No. 226. Nederlandsche kust. IJmuiden tot Eems, 1 : 250.000.
's-Gravenhage, November 1909. Prijs *f* 1.25.

Ned. krt. No. 287. Zuidkust Borneo. Westblad. Hoek Sambar tot Hoek Poeting, 1 : 200.000.
's-Gravenhage, November 1909. Prijs *f* 1.50.–

Ned. krt. No. 22. Oostkust Sumatra. Monden der Toelang Bawang- en Mesoedji-rivier, 1 : 100.000, met plans: Mond der Toelang Bawang-rivier, 1 : 50.000 en Mond der Mesoedji-rivier, 1 : 50.000.
's-Gravenhage, November 1909. Prijs *f* 0.30.

Ned. krt. No. 21. Oostkust Sumatra. Monden der Koealoeen Panai-rivier, 1 : 60.000.
's-Gravenhage, November 1909. Prijs *f* 0.60.

BOEKAANKONDIGING.

Circulaire No. 6 der Nederlandsche Vereeniging „Onze Vloot".

Deze circulaire bevat het slot van een zeer interressant artikel over „De rechtspleging bij de Zeemacht" van de hand van den Inspecteur van Administratie VAN RIJN VAN ALKEMADE, verder een artikel over de Hollandsche Vlag te Shanghai, „Marinesplinters" en eenige vereenigingsberichten.

Taschenbuch der Kriegsflotten. Mit einem Anhange „Die Luftkriegsschiffe" XI Jahrgang 1910. Herausgegeben von Kapitän-leutenant a. D. B. WEYER, J. F. LEHMANNS Verlag, München. Prijs M. 4.50.

Het verschijnen van den XI jaargang van dit terecht zoo gunstig bekend staande „Taschenbuch" zal in Marinekringen zeker met vreugde worden begroet. In hoofdzaken onderscheidt het zich niet van de vroegere jaargangen. Alleen is het wederom belangrijk uitgebreid en tot begin December 1909 bijgehouden. Zoo zijn de schepen bij onze Marinebegrooting van 1910 aangevraagd, reeds vermeld. De afbeeldingen der oorlogschepen zijn talrijker, sommige hoofdstukken uitgebreid, terwijl als aanhangel een overzicht wordt gegeven van de bestaande oorlogs-luchtschepen. Niettegenstaande deze belangrijke uitbreidingen is de prijs van het boekje dezelfde gebleven en kan zeer laag genoemd voor hetgeen daarvoor geboden wordt. Wij wenschen het boekje dan ook in handen van velen.

Militair-Rechtelijk tijdschrift. 's-Gravenhage MOUTON en Co.

Wij ontvingen afleveringen 2 en 3, deel V van dit tijdschrift, dat wederom belangrijke artikelen over militair rechtelijke onderwerpen brengt. Verscheidene belangrijke sententies van het Hoog Militair Gerechtshof en vonnissen van krijgsraden zijn daarin tevens opgenomen. Voor leden van krijgsraden in 't bijzonder en voor officieren in 't algemeen dunkt ons een abonnement op dit tijdschrift van veel nut. De prijs f 1.80 per jaargang behoeft daarvoor geen beletsel te zijn.

MEDEDEELINGEN VANWEGE HET DEPARTEMENT VAN MARINE.

Mutatiën in Nederland.

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
Vice-admiraal.	J. Cardinaal	op pensioen gesteld.		1 Nov.
Sch.-bij-nacht.	I. van den Bosch .	bevorderd tot vice-admiraal. .		„
id.	J. B. Snethlage . .	non-act. . direct. & commt. Helv.		„
Luit. t. z. 2e kl.	M. J. L. Rosman . .	Friesland. . . .	non-actief . . .	9 Oct.
id.	J. Sickenga.	K. Emma . . .	Friesland . . .	16 „
Kapt.-luit. t. z.	F. C. W. Moorrees .	Oost-Indië. . .	1o. met verlof .	20 Sept.
			2o. non-actief .	18 „
Luit. t. z. 2e kl.	R. L. E. de Bruijn. .	id.	1o. met verlof .	20 „
			2o. non-actief .	18 „
Off. v. adm. 2e kl.	B. van Erp Taalman Kip.	Dir. A/dam . .	1o. Neptunus .	6 „
			2o. W/s. W/o. .	26 „
			3o. Dir. A/dam.	1 Nov.
Off. v. gez. 1e kl.	P. J. Vastenou. . .	non-actief . . .	Evertsen. . . .	16 Oct.
id.	Dr. J. H. A. T. Tresling	Evertsen . .	in activiteit te Groningen	„
Off.-mach. 1e kl.	L. B. C. Vries. . . .	op pensioen gesteld.		1 „
Kapt. ter zee.	E. E. Dullemond .	non-actief . .	commt. Holland	26 Nov.
Luit. t. z. 1e kl.	J. J. Oudemans . .	id.	Holland . . .	„
id.	P. C. Coops	id.	id.	„
id.	G. Hoogenraad. . .	K. Emma . . .	id.	„
id. 2e „	P. M. van Riel . .	Wachts. A/d. .	id.	„
id.	F. A. Gastman . .	non-actief . . .	id.	„
id.	G. E. le Rütte. . .	Evertsen. . . .	id.	„
id.	H. A. Greve	Dolfijn	id.	„
Adelborst 1e kl.	J. I. Leutscher. . .	non-actief . . .	id.	„
id.	E. A. Vreede. . . .	id.	id.	„
id.	G. E. Biekart . . .	id.	id.	„
id.	G. W. Stöve	id.	id.	„
id.	J. H. Coolhaas. . .	id.	id.	„
id.	L. W. C. Kooman.	id.	id.	„
id.	Jhr. G. L. Wichers.	id.	id.	„
id.	M. J. Kruijt	id.	id.	„
id.	J. C. H. H. Mackay.	id.	id.	„
Off. v. gez. 1e kl.	W. A. de Looze .	id.	id.	„
Off. v. adm. 1e kl.	T. Akkerman. . . .	id.	id.	„
Adj.-administr.	W. A. Vos	id.	id.	„
Off.-mach. 2e kl.	A. Aarsen	Directie W/o.	id.	„
id.	L. B. van Boven .	id.	id.	„

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
Kapt. ter zee .	H. T. Hoven . . .	non-act. . commt.	H. Hendrik	1 Nov.
Kapt.-luit. t. z.	L. F. H. Tückermann	Directie W/o. .	H. Hendrik . .	„
Luit. t. z. 1e kl.	J. W. F. J. de Wal .	id.	id.	„
id.	A. Goekoop.	non-actief . . .	id.	„
id. 2e „	H. E. te Winkel .	id.	id.	„
id.	A. van Hengel. . .	Directie W/o. .	id.	„
id.	J.J.v. Konijnenburg	Wachts. A/d. .	id.	„
id.	T. T. Kruijs	non-actief . . .	id.	„
id.	G. H. Poolman . .	id.	id.	„
Adelborst 1e kl.	J. L. Chaillet. . . .	id.	id.	„
id.	J. D. Wolterbeek .	id.	id.	„
id.	A. C. v. d. Sande Lacoste	id.	id.	„
id.	G. A. Waller . . .	id.	id.	„
id.	D. de Josselin de Jong.	id.	id.	„
Kapt. d. marin.	J. C. Schraver . . .	Afd. W/o. . . .	id.	„
Off. v. gez. 1e kl.	J. W. Elenbaas . .	Directie A/d. .	id.	„
id. 2e „	G. N. A. Ketting . .	non-actief . . .	id.	„
Off. v. adm. 1e „	J. P. Zur Mühlen . .	id.	id.	„
Adj.-administr.	C. J. Wit.	id.	id,	„
Off.-mach. 2e kl.	A. H. de Bats . . .	Directie W/o. .	id.	„
id.	J. H. Voorthuijzen .	non-actief . . .	id.	„
Off. v. adm. 1e kl.	J. R. J. de Raadt . .	tijd. Kon. Instituut .	Kon. Instit.	„
Luit. t. z. 1e kl.	J. J. H. Commijs . .	non-actief . . .	Directie A/d. .	„
id.	A. A. Visser	1e off. W/s. A/d.	1e off. R. Claesz.	„
id.	J. M. v. Wickevoort Crommelin. . . .	1e off. R. Claesz.	1e off. W/s. A/d.	„
Kapt. d. marin.	J. W. Wijnands . .	Afd. R/dam . .	Afd. W/o. . . .	„
Luit. t. z. 2e kl.	A. C. v. d. Dussen .	K. Emma . . .	Wachts. A/d. .	„
id.	C. Mörzer Bruijns. .	id.	non-actief . . .	„
id.	F. W. van Rees. .	Piet Hein. .	Direct. A/d. (draadlooze telegrafie	„
id.	W. K. Maurits . .	Wachts. A/d. .	id.	„
id.	R. L. E. de Bruijn .	non-actief . . .	id.	„
id. 1e „	P. A. van Rees . .	Atjeh.	Wachts. W/o.	6 „
id.	O. Bender.	Van Speijk . .	Atjeh	„
Kapt. ter zee .	S. Woldringh . . .	commt. Neptunus	Directie W/o.	26 Oct.
Luit. t. z. 1e kl.	J. S. H. Kroon . .	1e off. Neptunus	id.	„
id. 2e „	J. Bosma.	Neptunus . .	1o. non-actief . 2o. Zeehond . .	„ 1 Nov.
id.	P. J. Jager	id.	1o. non-actief . 2o. H. Hendrik	26 Oct. 10 Nov.
id.	H. J. v. d. Stad . . .	id.	Wachts. W/o. .	26 Oct.
1e luit. marin.	C. R. v. Blijenburgh	id.	afd. W/o. . . .	„
Off. v. gez. 1e kl.	S. Ruitinga.	id.	Afd. W/o. . . .	„
Off. v. adm. 2e kl.	P. J. Dikkers . . .	id.	non-actief . . .	„

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
Luit. t. z. 2e kl.	M. J. L. Rosman . .	op verzoek eerv. ontslagen . .		14 Oct.
Off. v. gez. 2e kl.	S. Citroen.	Hospitaal W/o.	1o. non-actief .	18 „
			2o. Holland . .	11 Nov.
Off.-mach. 2e kl.	N. C. v. d. Leeuw. .	Oost-Indië. Dir. W/o.	(torp. atel.)	1 „
id.	A. Risseeuw	Directie W/o. .	non-actief . . .	„
Luit. t. z. 1e kl.	F. C. Brust.	Utrecht.	id.	„
id.	W. H. von Leschen	commt. Das. .	id.	16 „
id.	P. E. K. Ebbinge Wubben	commt. Sperwer .	Van Galen .	6 „
Kapt. ter zee .	F. C. E. L. Koster .	bevorderd tot schout-bij-nacht .		1 „
Kapt.-luit. t. z.	J. T. van Slooten .	id. „	kapt. ter zee. . .	„
id.	F. Bot	id. „	id.	„
Luit. t. z. 1e kl.	A. Merkus	id. „	kapt.-luit. t. z. .	„
id. 2e „	H. J. Pek.	id. „	luit. t. z. 1e kl. . .	„
Kapt. ter zee .	J. W. A. F. v. Maren Bentz. v. d. Berg	id. „	sch.-bij-nacht-titul.	„
id.	W. C. J. Smit . . .	chef marinestaf .	tijdel. D. v. M.	„
Sch.-bij-nacht .	F. C. E. L. Koster .	tijd. D. v. M. . . .	chef marinestaf en der afd. defensie bij het Dept. v. Marine.	„
Luit. t. z. 2e kl.	F. Verschoor van Nisse	op verzoek eervol ontslagen .		16 Oct.
Off.-mach. 1e kl.	W. de Waardt . .	op pensioen gesteld		„
Luit. t. z. 2e kl.	J. L. Andreae . . .	Geep. . geplaatst bij de gymnastiekschool der zeemacht te Amsterdam.		1 Nov.
id.	H. van Nie	Wachts. W/o. .	id.	„
id.	I. A. Rom Colthoff .	Zeehond	id.	„
id. 1e „	W. van Aken. . . .	Schorpioen. . .	K. Emma . . .	„
Kapt. ter zee .	M. W. L. Olivier . .	Oost-Indië . . .	non-actief . . .	4 Oct.
Luit. t. z. 1e kl.	J. J. de Vries . . .	commt Geep .	Dept. v. Marine	23 „
id.	P. Sodenkamp . . .	commt. Rhenus	non-actief. . .	16 Nov.
id.	J. O. Kolkmeijer. .	1e off. Evertsen	commt. Rhenus	„
id.	J. S. A. Kroon . .	Directie W/o. .	1e off. Evertsen	„
Kapt.-luit. t. z.	F. Bauduin.	bevorderd tot kapt. ter zee . .		1 „
Luit. t. z. 1e kl.	J. C. Bentz v. d. Berg	id. „	kapt.-luit. t. z. .	„
id. 2e „	E. M. J. Chevalier .	id. „	luit t. z. 1e kl. .	„
Insp. van adm.	M. C. de Jong . . .	op pensioen gesteld met den titulairen rang v. hoofd-inspecteur van administratie		„
Off. v. adm. 1e kl.	Z. J. v. d. Vegte . .	op pensioen gesteld.		„
id. 2e „	Mr. G. J. Jutte . . .	bevorderd tot off. v. adm. 1e kl.		„
Kapt. ter zee .	J. J. Hissing . . .	overleden		17 Oct.
Hoofdmachin. .	U. G. M. G. de Vries	benoemd tot off.-mach. 2e kl. .		16 „
id.	J. Staal	id.	id.	„
1e luit. marin.	J. C. J. Romswinckel	afd. Rotterdam	non-actief . . .	11 Nov.
Off. v. gez. 1e kl.	B. L. van Albada . .	hospitaal W/o.	id.	1 Dec.
	A. H. F. Cranen . .	benoemd tot off. v. gez. 2e kl. .		16 Nov.

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
Off. v. gez. 2e kl.	A. H. F. Cranen .	—	hospitaal W/o.	16 Nov.
Off. v. adm. 2e „	A. G. v. d. Land. . .	op verzoek eerv. ontslagen . .		1 Dec.
Kapt. ter zee.	W. J. Cohen Stuart.	op pensioen gesteld.		16 Nov.
Luit. t. z. 1e kl.	T. J. Creijghton . .	id.		„
Kapt.-luit. t. z.	J. A. M. Bron . . .	bevorderd tot	kapt. ter zee. .	„
Luit. t. z. 1e kl.	P. Sodenkamp. . .	id. „	kapt.-luit. t. z.	„
id. 2e „	H. B. L. Braam. .	id. „	luit. t. z. 1e kl.	„
id.	J. C. F. Hooijkaas.	id.	id.	„
1e luit. marin.	C.R. v. Bleijenburgh	afdeeling W/o.	Atjeh.	1 Dec.
Off. v. gez. 1e kl.	J. D. Brijan	Direct. A/d. .	Universit. Utrecht	„
id.	S. Ruitinga.	non-act. . . .	Afd. Mariniers A/d.	„
Kapt.-luit. t. z.	E. W. Pfeiffer . . .	West Indië . .	non actief . . .	11 Nov.
Luit. t. z. 1e kl.	H. H. O. v. Hecking Colenbrander . .	Oost-Indië . . .	1o. met verlof .	5 „
			2o. non-actief .	17 Dec.
Off.-mach. 2e kl.	D. Bedeaux.	id.	1o. met verlof .	14 Nov.
			2o. non-actief .	26 Dec.
Luit. t. z. 2e kl.	J. A. V. Swenker. .	Wachts. W/o. .	Evertsen. . . .	27 Nov.
id. 1e „	H. B. L. Braam. . .	id.	non-actief . . .	6 Dec.
Off. v. gez. 2e kl.	Dr. H. F. Minkema.	bevorderd tot	off. v. gez. 1e kl.	„
id.	J. Bosman	id.	id.	21 „
Kapt.-luit. t. z.	A. v. d. Driessen Mareeuw	commt. Dolfijn	non-actief . . .	1 „
id.	W. Cornelis	non-actief . . .	Directie A/d. .	„
Luit. t. z. 1e kl.	K. F. Sluijs	Kon. Emma .	Directie W/o. .	„
id.	J. de Lange	id.	Schorpioen. . .	„
id. 2e „	C. R. F. Tollenaar .	id.	id.	„
id.	J. T. C. v. Schreven	Dolfijn. . .	id.	„
id.	J. van Hengel . . .	id.	Wachts. W/o.	„
Off. v. gez. 2e kl.	J. Versteeg.	id.	Zeehond	„
id.	R. L. H. J. Rijf kogel	Zeehond	Hospitaal W/o.	„
Luit. t. z. 1e kl.	C. J. J. Beijnen . .	Schorpioen. . .	Kon. Emma. .	„
id. 2e „	A. M. Kan	id.	id.	„
Adelborst 1e kl.	J. B. H. Blom . . .	Heemskerck. .	non-actief . . .	10 „
id.	J. H. de Vey Mestdagh	Piet Hein . . .	id.	„
id.	S. W. F. Hendrikse	Evertsen. . . .	id.	„
id.	D. J. Berntrop. . .	R. Claeszen . .	id.	„
id.	C. Meijer	id.	id.	„