HET GIDSARTIKEL
„DE VERDEDIGING VAN NEDERLANDSCH-INDIË."

(Een toekomstbeeld)

door F. C. Hering, oud-Luit.-kol. O. I. L.

De schrijver, die zoo vriendelijk was ons een overdruk van zijne studie te zenden, begint zijn interessant artikel met op zeer duidelijke wijze aan te geven waarom Nederlandsch-Indië in zijn geheel niet anders dan ter zee met succes verdedigd kan worden en dat, zoolang wij in den Archipel een goed samengestelde en voldoend sterke vloot bezitten, een vijand aan eene landing niet kan denken.

Daarna wordt overgegaan tot de vraag, welke maritieme middelen Ned-Indië bezitten moet om tegen verovering gevrijwaard te zijn en hoe bij den aanmaak of de aanschaffing daarvan te werk moet worden gegaan.

De maritieme verdedigingsmiddelen zouden alle moeten zijn van de hoogste klasse: pantserschepen (superdreadnoughts van 26000 ton en meer[1]), torpedobooten, torpedobootjagers, torpedokruisers en onderzeebooten, waarbij het aantal torpedobooten c. a. naar verhouding zeer groot zou moeten zijn, daar zij in de verdediging een gewichtige rol zullen spelen.

Een uitsluitende torpedovloot acht schr. niet wenschelijk daar het torpedomaterieel om vertrouwen te verdienen, zóó uitgebreid zou moeten zijn, dat het om verschillende redenen niet zou zijn te onderhouden.

Verspermijnen, bewaakt door forten, goede draadlooze telegraphie voor den inlichtingsdienst en een uitnemend luchtvaartwezen zoowel voor zeeverkenning als voor den werkdadigen strijd zijn mede noodzakelijk. Verder wordt betoogd dat ons land vóóraan moet staan bij het streven naar verkleining van

[1]) De schrijver acht de, volgens de pers, door de Staatscommissie voorgestelde dreadnoughts van ± 22.000 ton, en ± 22 mijl snelheid passend in 't krachtige stelsel, dat in zijn artikel wordt aanbevolen.

de oorlogskans in 't algemeen, maar dat, zoolang dat te vergeefs blijkt, onze Regeering zich behoort te verzetten tegen de beperking van strijdmiddelen en zich b.v. niet moet laten binden door een overeenkomst, waarbij het werpen van bommen uit luchtvaartuigen verboden is.

Als aangewezen plaats voor oorlogshaven wordt Soerabaja genoemd, dat voorzien zal moeten worden van alle inrichtingen van oorlog, waarbij forten met het zwaarste kustgeschut, de noodige bescherming geven.

Daar het kapitaal, noodig om Indië zoo spoedig mogelijk in het bezit te stellen van al de gevraagde verdedigingsmiddelen, nog niet aan te wijzen is, zou aangevangen moeten worden met het minder kostbare: den bouw van het torpedomaterieel, het vliegwezen en de verbetering van de vaarwaters naar Soerabaja, om daarna geleidelijk verder te bouwen, zoodat, wanneer over een kwart eeuw de eindcijfers der Indische begrooting een milliard guldens aanwijzen, (eene volgens S. niet gewaagde conclusie) Ned.-Indië reeds een vloot kan bezitten en verder onderhouden als boven aangegeven.

Het personeel der vloot zou overwegend Inlandsch moeten zijn, terwijl het Europeesche personeel een zoodanige getalsterkte zou moeten hebben, dat ieder zich minstens $^1/_4$ van den verblijftijd in Indië aan wal kan bevinden in de bergstreken van Java en $^1/_3$ van zijn diensttijd in zijn geboorteland kan vertoeven.

Verder wordt betoogd dat Ned.-Indië een eigen marine moet hebben en als logisch gevolg hiervan, deze geheel zal behooren te bekostigen.

Ten slotte worden eenige beschouwingen gewijd aan de zeekrijgskunde, waarbij ten deele uitgegaan wordt van hetgeen in dit opzicht in de Memorie van Antwoord aangaande het 7600-tons pantserschip voorkomt.

In het bovenstaande is zeer in het kort een overzicht gegeven van het eerste[1]) gedeelte van het zoo belangrijke artikel van den heer HERING; een artikel dat men in extenso moet lezen om het goed te kunnen beoordeelen en dat die lezing ten zeerste waard is. En waar wij dit artikel zoo belangrijk noemen, omdat de verdediging van Ned.-Indië (welke gelukkig in den laatsten tijd meer de aandacht trekt) er in haar geheel in besproken wordt, achten wij het gewenscht, waar wij in enkele hoofdpunten het met den schrijver niet eens zijn, onze opinie kenbaar te maken.

Waar wij ons met een vloot bestaande uit zware schepen

[1]) Het 2de gedeelte van het art., handelende over „Ons weervermogen te land", zullen wij hier niet bespreken.

(slagschepen of slagkruisers), torpedovaartuigen en onderzeebooten kunnen vereenigen, zijn wij het niet eens, dat het aantal torpedobooten c. a. naar verhouding zeer groot moet zijn en dat deze het eerst aangebouwd moeten worden.

Op de slagvloot, de zware schepen, komt het aan. Zij toch kunnen alleen den strijd beslissen; zij vormen de kern van elke scheepsmacht, waaromheen de rest opgebouwd kan worden en daarom moet ook met den bouw daarvan worden begonnen. Wel zullen de torpedovaartuigen en de onderzeebooten een groote rol kunnen spelen, maar in den strijd met een bedachtzamen vijand zullen zij waarschijnlijk eerst tot hun recht komen, nadat de hoofdstrijd tusschen de slagschepen heeft plaats gehad. Dat een vijand er toe zal overgaan een transportvloot met een landingsleger tegelijk met zijn slagschepen naar Indië te zenden, terwijl de daar aanwezige vloot (de toekomstige, uit vechtschepen bestaande) nog intact is, valt te betwijfelen. Ook de nasleep van niet combattante vaartuigen, waartegen S. de torpedobooten wil doen ageeren zal, bij een slagvloot alleen, niet zoo groot zijn.

Men moet trouwens in het oog houden, dat een zuinig gebruik van torpedo's geboden is, in verband met het beperkt aantal aan boord van torpedovaartuigen.

Moeten wij nu met den aanbouw wachten omdat het kapitaal nog niet aanwezig is? Hebben wij nog 20 à 25 jaar rustigen tijd voor ons? Mogelijk is het, doch de zekerheid bestaat bij de tegenwoordige buitengewoon snelle ontwikkeling van verschillende landen en bij de snel wisselende politieke verhoudingen geenszins en daarom is het onzes inziens noodig zoo spoedig mogelijk met den aanbouw te beginnen.

Men moet hierbij in het oog houden, dat er drie jaar verloopen tusschen het oogenblik van op stapel zetten en het geheel gereed zijn voor indienststelling van een groot schip en dat men voor de plannen en voorbereidende maatregelen, vooral bij een eersteling, bovendien minstens 6 maanden, maar waarschijnlijk veel meer tijd, noodig zal hebben. Ook na de indienststelling heeft men minstens 3 maanden noodig voor de verschillende proefnemingen, zoowel met de geheel nieuwe batterij als voor de machinekamer, zoodat er globaal gerekend alles te zamen 4 jaar verloopen tusschen het oogenblik van aannemen van het wetsontwerp tot het bouwen van een groot schip en het in Ned.-Indië aankomen.

Is het kapitaal op het oogenblik niet aanwezig, dan komt ons eene leening om het noodige geld voor dien aanbouw te verkrijgen alleszins gerechtvaardigd voor.

Met de meening van den schrijver, dat het personeel der

vloot overwegend Inlandsch moet zijn kunnen wij niet meegaan; volgens onze opinie moet de bemanning overwegend Europeesch zijn en moet slechts een zeer klein gedeelte en wel dat; uitsluitend bestemd voor de bediening, uit Inlanders bestaan.

In de tal van jaren, waarin pogingen werden aangewend om het aantal Inlanders op de vloot uit te breiden en een veelzijdig gebruik van hen te maken, waren de resultaten steeds ongunstig. Na de wederopvatting van deze pogingen in de laatste jaren waren de resultaten aan boord van de torpedoboot „Cerberus", wat de matrozen betreft, bevredigend, wat de stokers betreft, niet gunstig. Zoolang er met matige vaart werd geloopen en er niets bijzonders gebeurde, ging het stoomhouden wel, doch bij proeftochten bleken de Inlanders niet in staat het vereischte vermogen te ontwikkelen zonder behulp van Europeesche stokers. [1]) Voor een groot deel zal dit moeten worden toegeschreven aan hun mindere lichaamskracht; *wellicht* zullen bij het gebruik van vloeibare brandstof Inlandsche stokers bruikbaar blijken. Van de snelheid hangt bij torpedovaartuigen zoo niet alles, dan toch een groot gedeelte af en zal men nooit personeel op dergelijke vaartuigen mogen plaatsen, wanneer men niet ten volle overtuigd is, dat dit personeel in alle opzichten voldoet. Wat betreft de resultaten van de opleiding aan boord van een flottieljevaartuig, uitsluitend met Inlanders bemand, zoo waren deze tot nu toe niet gunstig; gewoon schoolonderwijs zal thans ook aan de opleiding verbonden worden.

Of het mogelijk zal zijn met dit onderwijs in den loop der tijden aan de Inlanders in het algemeen de juiste eigenschappen bij te brengen, die voor een goede bemanning van een modern oorlogsschip zoo onmisbaar zijn, blijft een open vraag; maar zeker zullen zij toch in de eerste tientallen jaren niet in grooter getale kunnen worden benut.

De Staatscommissie van 1906, die aan boord van de door haar gedachte torpedovloot, een ruimer gebruik wilde maken van Inlanders dan het geval was (en is), dacht er niet aan, dat in de eerste tientallen jaren voor de hoogere qualiteiten reeds Inlanders gebruikt zouden kunnen worden en stelde zich voor, dat in een lange reeks van jaren een niet zoo uitgebreid gebruik van Inlanders kon worden gemaakt.

(Maj. DE VRIES, lid en secretaris van bovengenoemde Commissie in de vergadering der Marine-Vereeniging, 3 Maart 1909.)

Hoewel niet met zekerheid is aan te geven welke de oorzaken zijn van de weinige bruikbaarheid der Inlanders aan boord, zoo kan men wel aannemen dat de wijze van recruteeren

[1]) Marineblad 1910—1911 blz. 409 en volgende.

en van opleiden hierbij een voorname plaats inneemt. Zal het echter mogelijk zijn de betere elementen onder de Inlandsche rassen voor de Marine te werven? Wij betwijfelen het. Wat zijn de vooruitzichten? In het gunstigste geval kunnen de Inlandsche schepelingen onderofficier worden, doch zelfs al zijn ze dit, dan is nog hun positie niet benijdenswaard. Zullen ze aan boord met de Europeesche onderofficieren, die altijd noodig blijven, samen zijn in hun verblijven, samen tafel houden enz.? Dat dunkt ons niet mogelijk. En ook hun verhouding tot de Europeesche minderen zal een bron zijn van voortdurende onaangenaamheden om geen sterker uitdrukking te bezigen. Dat men bij den burgerlijken dienst wel Inlanders van betere standen kan krijgen ligt voor de hand; hier blijven ze in hun milieu en het vooruitzicht misschien eens assistent-wedono te kunnen worden, zal velen er toe brengen, met weinig of geen tractement jaren lang als magang diensten te presteeren.

Ook in het leger is de toestand anders; ook hier blijft de Inlander meer in zijn milieu en heeft hij als ranggenooten en ondergeschikten uitsluitend landgenooten. (Het denkbeeld gemengde compagniën heeft men, zoo we goed zijn ingelicht, als in geen enkel opzicht aan te bevelen, laten varen.) En ook daar wenscht men het aantal Inlanders niet uit te breiden; van meerdere zijden hoorden wij instemming betuigen met het door den kapt. v. D. Weijden in de vergadering van 22 November 1912 van de Ver. Krijgsw. gesprokene: „Vervanging van een gedeelte van het Europeesche element door het Inlandsche leidt tot verzwakking van de weerkracht, want hoe gunstig men ook over de gevechtswaarde van sommige Indische volkstammen moge oordeelen, niemand zal ontkennen dat de gevechtswaarde van den Europeaan hooger staat".

Trouwens de hooggeachte schrijver wijdt in zijn artikel eenige bladzijden aan de questie der bruikbaarheid van den Javaan als soldaat en komt o. a. op bladz. 28 tot de conclusie: *Europeaan en Javaan behooren in het leger niet bij elkaar; beider eigenschappen dooden elkaar.* [1])

Eene conclussie, welke volgens onze ervaring ook geheel van toepassing is op de Marine. [2])

---

[1]) Cursiveering van ons.

[2]) Het zeer opvallende verschijnsel doet zich dan ook voor, dat de weinige voorstanders onder de zeeofficieren van een groot percentage Inlanders aan boord, te vinden zijn onder de officieren der opnemingsvaartuigen, waar slechts enkele Europeanen aan boord zijn en waar de Inlander als het ware leeft als in zijn kampong. Bovendien komt de soort van het daar te verrichten werk meer overeen met den aard van den inlander.

Maar zelfs in het geval, dat de bruikbaarheid van den Inlander bewezen ware, zou men dan een groot deel van de bemanning van een vechtschip uit Inlanders mogen laten bestaan? Is men zeker, dat in tijd van oorlog, wanneer een schip b.v. gaat kolenladen niet een meer of minder belangrijk gedeelte van de Inlandsche bemanning zal deserteeren, wat bij het niet bestaan van een burgerlijken stand in Indië zoo gemakkelijk is? Twijfel hieraan is zeker gerechtvaardigd waar het aantal deserteurs thans reeds groot is, getuige het onderstaande staatje:

Jaar van 1 Oct.—1 Oct.	Aangenomen.	Deserteurs.	Teruggekomen.	Aanwezig op 1 October.
1901—1902	129	54	23	1037
1902—1903	98	48	42	1051
1903—1904	135	47	22	1081
1904—1905	185	67	24	1137
1905—1906	85	73	58	1127
1906—1907	62	91	54	1076
1907—1908	61	70	41	1060
1908—1909	125	96	49	1072
1909—1910	188	73	37	1116
1910—1911	90	48	58	1036

Een punt, dat wellicht hier onbesproken had kunnen blijven, omdat de schrijver „bij voorkeur" overwegend Inlandsch personeel wil hebben, maar dat meermalen wordt aangehaald als een voordeel van het gebruik van Inlanders, n.l. „de mindere kosten", vervalt vanzelf bij een zoo van meetaf aan opgezette opleiding, dat men met het allereenvoudigste schoolonderwijs moet beginnen, waarvoor onderwijskrachten, gebouwen enz. noodig zijn.

Waar wij om bovengenoemde redenen niet mede kunnen gaan met den schrijver, waar deze in de meerdere behoefte aan personeel voor de toekomstige vloot wil voorzien door een overwegend gebruik van Inlanders, achten wij het gewenscht aan te geven in welke richting de vraag „hoe te voorzien in de personeel behoefte" moet worden opgelost.

Ook wij zullen het voorbeeld moeten volgen van alle marines (de Britsche en Amerikaansche uitgezonderd) en over moeten gaan tot een militie-marine.

Wel voorziet de werving in de tegenwoordige behoefte aan personeel, maar of dit ook het geval zal zijn wanneer het per-

soneel belangrijk wordt uitgebreid is niet zeker [1]) en waar de zekerheid niet bestaat dat bij het vrijwilligers-stelsel het personeel op de vereischte sterkte kan worden gebracht en gehouden, is het *noodzakelijk* te breken met dat stelsel en over te gaan tot het eenige stelsel waarbij die zekerheid gewaarborgd is, n.l. het militie-stelsel.

Ook met het standpunt van den schrijver, dat Ned. Indië een eigen Marine moet hebben, zijn wij het niet eens. Waar wij boven reeds aantoonden waarom wij de bemanning van de vloot uit overwegend Europeesch personeel wenschten te laten bestaan, vervalt van zelf een van de meest klemmende argumenten voor een afzonderlijke Ned. Ind. vloot, n.l. dat de bemanning voor een groot deel uit Ned. Ind. inboorlingen moest worden samengesteld.

Een bemanning van de vloot, bestaande uit Europeesch personeel, eischt van zelf éénheid van personeel; een organisatie met gescheiden personeel voor Ned. Indië en voor Nederland zou, afgescheiden van de vele nadeelen, welke reeds zoo menigmaal werden aangegeven en daarom hier achterwege worden gelaten, te kostbaar worden om te kunnen voldoen.

Doch niet alleen moet er eenheid zijn van personeel, die eenheid moet ook bestaan ten opzichte van het materieel. De verdediging van Ned. Indië tegen een buitenlandschen vijand is niet een belang van Ned. Indië alleen, het is een belang van den Staat der Nederlanden, hieronder te verstaan Nederland en de Nederlandsche Koloniën en bezittingen in Azië en Amerika, en als gevolg daarvan moet er zijn één Koninklijke Marine, waarvan een gedeelte in Nederland, een ander gedeelte in Ned. Indië. Beide deelen moeten elkander steun verleenen, en dat dit in tijden van spanning en zelfs van oorlog mogelijk zal zijn, achten wij in tegenstelling met den schrijver, waarschijnlijk. Beschouwt men de zee-oorlogen van den laatsten tijd, dan wijst alles op die mogelijkheid; in den Russisch-Japanschen oorlog konden de in Italië aangekochte schepen veilig Japan bereiken en kwamen het 2e en 3e Russische eskader zonder ongevallen op het oorlogsterrein; in den thans heerschenden Balkan-oorlog bereikten de Grieksche jagers van uit Engeland ongehinderd hunne plaatsen van bestemming.

[1]) Waar de resultaten van een verhoogd handgeld en van de werving van Negers, West-Indiërs enz. voor het Ned. Ind. leger zeer gering of nihil zijn, mag men niet verwachten dat dergelijke maatregelen voor de Marine meer succes zouden hebben.

Zie o. m. bovengenoemde verhandeling van den kapitein v. D. WEYDEN en de voordracht van den Kol. J. C. v. D. BELT, 23 Februari 1912, gehouden in de vergadering v. d. Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschap.

Waar wij wenschen één Marine, waarvan een gedeelte in Nederland en een gedeelte in Ned. Indië, welke beide deelen elkander moeten steunen, moeten als logisch gevolg in beide deelen dezelfde typen van schepen voorkomen, n.l. slagschepen, kruisers, torpedovaartuigen en onderzeebooten.

Zal voor het Moederland alleen met klein materieel kunnen worden volstaan, zooals de schrijver meent? Wij deelen die opinie niet. Zelfs voor een lijdelijke verdediging zouden wij niet kunnen volstaan met klein materieel (hierouder dan te verstaan torpedovaartuigen, mijnenleggers en onderzeebooten), doch zouden eenige grootere eenheden noodig zijn om die torpedobooten steun te geven.

Niet alleen voor zuivere verdediging, ook voor bescherming van onze belangen in den vreemde hebben wij meer noodig dan alleen klein materieel; zouden wij naar Constantinopel en naar Smyrna torpedovaartuigen hebben kunnen sturen?

Vergeten wij toch niet, dat we nog altijd de zevende plaats in de rij der zeevarende mogendheden innemen.

Wij moeten echter niet uitsluitend het geval beschouwen, dat we alleen zouden staan in een Europeeschen oorlog, maar er wel degelijk rekening mede houden, dat deze kans zeer klein is en samengaan met een of meerdere natiën hoogstwaarschijnlijk, zoo niet zeker is.

Het alleen staan van een natie is vrijwel buitengesloten, zooals ook de oud-min. van marine J. L. DE LANESSAN in een hoofdartikel van de „Moniteur de la Flotte" van 21 Dec. 1912 in de volgende bewoordingen zegt: „il importe de ne jamais perdre de vue que désormais aucune nation ne sera suffisamment puissante pour se passer de l'amitié ou de l'alliance et du concours d'autres nations". En houdt men hiermede rekening, dan zal de prijs, welke na afloop van den oorlog gevorderd zal worden, voor de diensten ons bewezen, zeker verschillen naarmate van het aandeel, dat wij bijbrachten tot de gezamenlijke strijdkrachten, en zal deze zeker belangrijk minder zijn wanneer dat aandeel bestond in een eskader slagschepen, dan wanneer dit alleen uit klein materieel was samengesteld.

Ten slotte is eenheid van materieel noodig bij eenheid van personeel om dat personeel op te leiden, te oefenen en gereed te maken voor alle diensten, welke in tijd van oorlog gevergd zullen worden.

Waar wij eenheid van materieel wenschen en waar de finantieele toestand waarschijnlijk niet toe zal staan het benoodigde materieel tegelijk aan te schaffen, verdient het in verband met den toestand in Oost-Azië en omdat wij daar (op zee) de grootste belangen te verdedigen hebben, terwijl dezelfde

macht dáár vergelijkenderwijs krachtiger is, aanbeveling hiermede te beginnen voor Ned. Indië om t. z. t. wanneer de vloot daar te lande de bepaalde sterkte heeft, de oudere schepen te vervangen door de nieuwere en de eerstgenoemde in Nederland te gebruiken.

Ten slotte de opmerking dat wij het geen gelukkige keuze vinden, dat de schrijver als uitgangspunt van zijne beschouwingen over zeekrijgskunde, de Memorie van Antwoord aangaande het bekende 7600 tons pantserschip neemt, waar de argumenten om dat schip te verdedigen bijna unaniem werden afgekeurd en weerlegd. REDACTIE.

PLAATSBEPALING DOOR MIDDEL VAN DRAADLOOZE TELEGRAFIE.

Vele zijn de voordeelen, die de D. T. aan schepen aanbiedt, en hieronder dienen zeker ook genoemd te worden de hulpmiddelen, welke zij heeft toegevoegd aan de reeds bestaande voor de plaatsbepaling op zee. Het is voor deze hulpmiddelen en wel voornamelijk voor de peilingen door D. T., dat ik eenige aandacht wensch te vragen. Het is toch dit laatste onderdeel der plaatsbepaling door D. T. dat m. i. het belangrijkste is en de meeste toekomst heeft. Volledigheidshalve zal ik eerst eenige andere toepassingen noemen.

In de eerste plaats kunnen dan in deze aangehaald worden de tijdseinen, zooals die nu geregeld door den Eiffeltoren, Norddeich, Halifax en Washington worden gedaan en die volgens de rapporten ook reeds dikwijls a/b onzer oorlogsschepen zijn opgenomen en gebruikt. Waar deze seinen op groote afstanden opneembaar zijn, geven zij ontegenzeggelijk aan vele schepen gelegenheid dagelijks den stand hunner tijdmeters te bepalen. Bij de tegenwoordige korte zeereizen en de betrekkelijke nauwkeurigheid der hedendaagsche tijdmeters hebben deze tijdseinen m. i. slechts weinig waarde. Is een schip gedurende zijn geheele reis in staat hen te ontvangen, dan kan het 't aantal zijner tijdmeters verminderen tot één, daar controle door onderling vergelijk nu niet meer noodig is. Het opmaken eener tijdmeterformule wordt dan ook minder noodzakelijk, daar de tijdmeter nu slechts den tijd heeft te bewaren tusschen de opvolgende tijdseinen. Ook wordt het observeeren aan den wal op plaatsen, waar geen tijdsein wordt gedaan, onnoodig gemaakt. De heer Driencourt, Ingenieur hydrographe en chef de la Marine française, noemt in zijn verdienstelijke nota aan de pas te Parijs gehouden „Conférence Internationale de l'Heure" ook nog het feit, dat men op een schip, dat deze seinen ontvangt, nu gerust eens kan vergeten de tijdmeters op te winden. Staan zij stil, men brengt hen maar weer aan 't loopen en binnen 12 uur heeft men weer een zuiveren stand. Naar ik hoop zullen wij de D. T. a/b van Nederlandsche schepen daar nimmer voor noodig hebben.

Zeer zeker geven deze tijdseinen dus voordeelen, die niet te verwerpen zijn, maar die toch niemand zullen doen uitroepen: „Hier heeft de D. T. eindelijk de oplossing gebracht!"

Waar ik daareven de „Conférence de l'Heure" noemde, wensch ik hier even melding te maken van het feit, dat aldaar in beginsel is vastgesteld, dat vanaf 1 Juli 1913 op een 9 tal plaatsen op aarde dergelijke tijdseinen zullen worden gedaan op verschillende volle uren M. T. Gr., zoodat een schip met

goede ontvanginrichtingen voor D. T. overal een tijdsein kan ontvangen. Het zijn de volgende plaatsen.

Naam van de plaats.	Land(streek).	M.T. Gr. waarop sein wordt gegeven.
Parijs (Eiffeltoren) . .	Frankrijk	0^u middernacht
San Fernando. . . .	Brazilië	2^u
Arlington	Ver. Staten v. N.-A.	3^u
Mogadiscio	Ital. Somaliland	4^u
Manilla	Philippijnen	4^u
Tombouctou	Fransch Soedan	6^u
Parijs.	Frankrijk	10^u
Norddeich	Duitschland	12^u middag
San Fernando. . . .	Brazilië	16^u
Arlington	Ver. Staten v. N.-A.	17^u
Massowa.	Erythrea (Ital.)	18^u
San Francisco. . . .	Ver. Staten v. N. A.	20^u
Norddeich	Duitschland	22^u

De seinen zullen bestaan uit de volgende teekens (voorkomende op pag. 952), waarbij die van 57^m0^s tot 57^m50^s alleen als waarschuwing dienen en dus met de hand gegeven *kunnen* worden, terwijl de andere stopseinen zijn en automatisch *moeten* geschieden.

In verband met deze tijdseinen op volle uren Greenwich wensch ik er even op te wijzen, dat vrijwel alle beschaafde Staten thans den M. T. Gr. of een daarmede slechts volle uren verschillenden tijd hebben aangenomen (z.g. zônetijd.) Wij liggen er met onzen Amsterdamschen tijd geheel geïsoleerd tusschen, ons ook hiermede weer eens den bijnaam, de Chineezen van Europa, ten volle waardig makend.

Een belangrijker zaak dan het ontvangen van tijdseinen is m.i. evenwel op oogenblikken, als alle andere plaatsbepalingmethodes falen, zooals bij dikken mist, toch met behulp der D. T. eenige gegevens omtrent de plaats van het schip te kunnen verkrijgen.

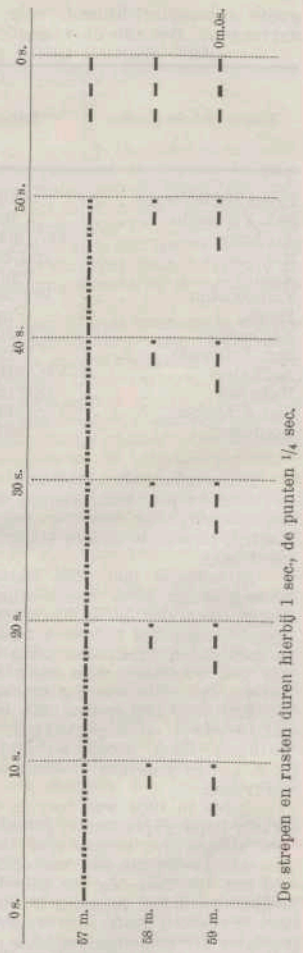
Reeds in 1904 was door de Fransche firma, die de patenten Branly-Popp exploiteerde, patent genomen op een methode om den afstand tot lichtschepen, vuurtorens, e.a. te bepalen. Het gronddenkbeeld hiervan was op deze lichtschepen, enz. tegelijkertijd een draadloos- en een geluidsein te geven. Het aantal verloopen secunden tusschen het opnemen van het eerste en het tweede teeken geeft, vermenigvuldigd met de voortplantingssnelheid der geluidsgolven, den afstand tot het gevende station. Hoort men tegelijkertijd twee stations dergelijke seinen geven,

dan kan men uit de snijding der twee afstandcirkels de plaats van het schip bepalen.

Voor een dergelijke methode kunnen echter ook de onderwaterkloksignalen dienen, als zij gecombineerd worden met de gewone mistseinen. De voortplantingssnelheid der geluidsgolven in lucht en water verschilt voldoende om een alleszins bruikbare afstandsbepaling mogelijk te maken. Hierop is ook reeds vroeger in het Marineblad gewezen. Deze methode zou dit voor hebben, dat de D. T. geheel voor de seingemeenschap kan blijven.

Ook wordt wel eens als een methode voor plaatsbepaling aangegeven het schatten van den afstand tot een of meer stations uit de betrekkelijke sterkte der van hen ontvangen seinen. DIECKMANN stelt in het Jahrbuch für D.T. [1]) een hierop gebaseerd stelsel van plaatsbepaling voor luchtschepen voor, waarvoor hij dan een aantal even sterke stations over Duitschland verdeelen wil, zoodanig dat een luchtschip er altijd minstens 4 tegelijk kan hooren. Uit de betrekkelijke sterkte der seinen dezer stations wil hij dan de plaats van het luchtschip schatten.

Men zij met dergelijke afstandschattingen echter zeer voorzichtig. Iedereen, die met D. T. te doen gehad heeft, weet hoe zeer verschillend de ontvangsterkte op onderscheiden tijdstippen kan zijn. Zelfs al neemt men het uur van den dag in aanmerking, dat zooals bekend is een grooten invloed



[1]) Het No. van Juli 1912.

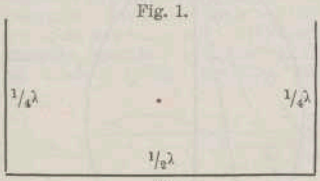
uitoefent (doch een invloed die eenigszins geschat kan worden), dan blijven er nog zooveel verschillende invloeden over, die op de werkingssfeer inwerken, dat het al een buitengewone flair zal vereischen, hier een eenigszins betrouwbare plaatsbepaling op te bouwen. Waar bijv. de telegrafist van den P. & O. stoomer „Mantua" (zie „Marconigraph" Sept. 1912) rapporteert, dat hij eens, even na het verlaten van de haven van Melbourne, seinen hoorde van het station Jask in de Perzische Golf en wel zoo duidelijk, dat het leek of dit station maar 100 mijl af was, zal men gemakkelijk inzien, dat een hierop steunende plaatsbepaling tot teleurstelling zou kunnen leiden.

Nu echter in de laatste jaren de gerichte D. T. vorderingen maakt, wordt hiermede de mogelijkheid geopend om op zekerder wijze een plaatsbepaling te verkrijgen. Wel zullen deze methodes in den eersten tijd zeer zeker nog wel niet de nauwkeurigheid van kompaspeilingen verkrijgen, maar ook een peiling met een maximum fout van bijv. $^1/_2$ streek, kan bij mist al veel waarde hebben.

Wij zullen in de volgende regels twee dezer methodes bespreken, die van Bellini en Tosi, op 't oogenblik in uitwerking bij en geëxploiteerd door de Marconi Wireless Cy. en die van de Telefunken Mij.

Bellini en Tosi. Deze methode gaat uit van het grond-denkbeeld dat, als men een oscilleerenden stroom heeft in een luchtnet van den vorm van fig. I, de straling in de richting loodrecht op het vlak van het net vrijwel 0 zijn zal. De stroomen in de 2 vertikale gedeelten hebben toch een tegengestelde fase en heffen elkaars werking op. Anders is het echter in het vlak der luchtdraden. De krachtlijnen bijv. van het linker verticale deel bereiken den rechterluchtdraad pas als deze $^1/_2$ slingering verder is en dus in dezen draad een stroom loopt in dezelfde richting als daareven in den linker. Zij zenden dus beide gelijkgerichte krachtlijnen uit, die elkaars werking versterken. De werkingssfeer in die richting is dan ook grooter dan het geval zou zijn bij een enkelen draad.

Fig. 1.



a

Fig. II geeft de uitgestraalde energie in verschillende richtingen van een soortgelijk stelsel. De teekening is genomen uit een artikel van Tosi in het „Bulletin de la Société Internationale des Electriciens (Maart 1910)".

Een dergelijk stelsel zou bijv. eenzelfden dienst kunnen doen als 2 geleidelichten. De lijn van maximum geluidsterkte, de as AB, kan b.v. in de as van een vaarwater worden gelegd. Het schip heeft dan slechts te zorgen dat het de seinen steeds

zoo luid mogelijk hoort en blijft daardoor in het vaarwater. Een blik op het diagram leert ons echter dat in de buurt van dit maximum een verschil in peiling van 10° slechts een zeer geringen invloed heeft op de ontvangsterkte (hier opgegeven als 3%). Het juiste maximum zal dan ook waarschijnlijk slechts door zeer bekwame waarnemers en dan nog vrij onnauwkeurig kunnen worden bepaald. In verband hiermede zou het wellicht beter zijn de as van het vaarwater in de richting CD te leggen. Men moet dan zoo manoeuvreeren dat men het sein niet of op zijn zwakst hoort. Maar ook dan zal de plaatsbepaling slechts een betrekkelijke waarde hebben. Waar echter bij mist of ander slecht zicht alle andere methodes van plaatsbepaling falen (behalve die door geluidseinen), kan een dergelijk stel *radiobaken*, als geleidebaken, zeer zeker zijn nut hebben, al zal een zuiver gebruik er van niet zoo gemakkelijk zijn. Ik gebruik hier het woord „radiobaak" als vertaling van het Fransche „radiophare", dat eigenlijk het grondenkbeeld beter uitdrukt. Mooi is het woord niet, ik geef het dan ook gaarne voor beter.

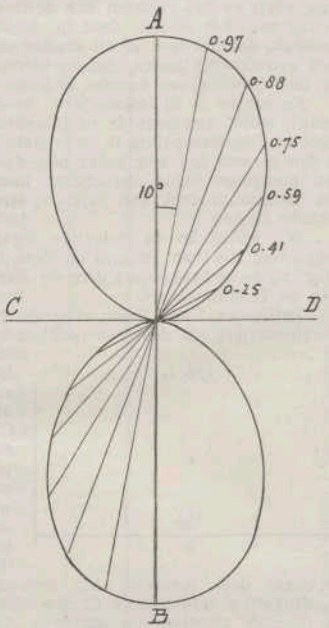


Fig. II.

Dat een luchtnet van dezen vorm door zijn richtkracht ook andere voordeelen heeft, ligt voor de hand. Waar deze echter niet met ons onderwerp te maken hebben, zullen wij er hier niet verder over spreken.

Laat ons nu eens zien hoe Bellini en Tosi een luchtnet volgens deze denkbeelden samenstellen.

Men begrijpt dadelijk, dat men een luchtnet als in Fig. I geteekend is, niet in zijn grondtoon kan laten slingeren, daar de lengte van den draad volgens deze figuur gelijk is aan λ en

de eigenslingering van een aan beide zijden geïsoleerden draad minstens een golflengte heeft van 2 maal zijne mathematische lengte.

Wel is het niet bepaald noodig dat de verticale gedeelten $^1/_4\,\lambda$ lang zijn, maar een flinke lengte moeten zij voor een behoorlijke energiestraling toch hebben. Bovendien wordt bij een te kleine lengte dezer deelen de stroom er in te gering, daar zij zich dan in verhouding veel te ver van den stroombuik *a* bevinden.

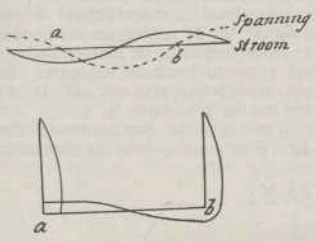


Fig. III.

De oplossing zou zijn in het net zijn eersten boventoon te induceeren (zie fig. III), dus door in een der punten *a* of *b*, waar de stroombuiken bij deze slingering komen, een induceerenden stroomkring te plaatsen, afgestemd op dien eersten boventoon. (Proeven van Blondel en Ferrié). Men stoot dan echter het luchtnet onsymmetrisch aan en de 2 vertikale draden zullen niet juist dezelfde stroomsterkte hebben, wat de richtkracht zal verzwakken. Bovendien moet op de plaats waar wij induceeren een spoel aanwezig zijn. Hierdoor wordt de golflengte grooter gemaakt, waardoor hetzij de afstand der verticale draden kleiner zal moeten worden dan $^1/_2\,\lambda$, hetzij die deelen zelf zouden

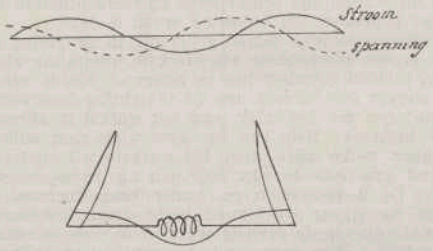


Fig. IV.

moeten worden ingekort. Beide slecht werkende factoren voor de straling.

Om al deze redenen laten Bellini en Tosi hun luchtnet in den 2den boventoon slingeren, dus zooals in fig. IV. Er komt nu een stroombuik in het midden van het horizontale deel en

het geheel kan symmetrisch worden aangestooten, terwijl ook de verticale gedeelten een goede ligging ten opzichte der stroombuiken hebben. Men kan hen zelfs hiervoor langer dan $^1/_4\ \lambda$ maken. Waar de bovenste uiteinden dezer deelen door hunne ligging vlak bij de stroomknoopen slechts weinig tot de straling bijdragen, komt een juiste afstand onderling er minder op aan en behoeft deze niet juist $^1/_2\ \lambda$ te zijn. De mogelijkheid wordt hierdoor geschapen hen naar elkaar toe te neigen en zoo noodig aan één mast te hijschen of ter plaatsbesparing de masten dichter bijeen te zetten. Een dergelijk systeem heeft èn als gever èn als ontvanger sterk richtende eigenschappen, ook al is de afstand tusschen de 2 vertikale deelen niet juist $^1/_2\ \lambda$.

Bij het proefstation der uitvinders te Boulogne sur Mer zijn de afmetingen als in fig. V is aangegeven, de eigenslin-

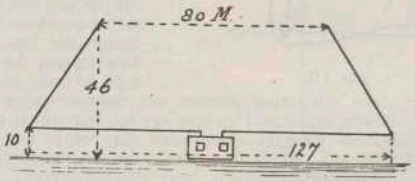


Fig. V.

gering (grondtoon) is 900 M., er wordt gewerkt met 300 M. De netten bestaan uit meerdere evenwijdige draden.

Op dit station zijn echter twee zulke luchtnetten loodrecht op elkaar geplaatst. De bedoeling ervan is deze.

Worden deze twee netten gelijkelijk in slingering gebracht, dan zal er een componente van sterkste uitstraling zijn in een richting, midden tusschen hen in gelegen. Wordt een hunner echter sterker geïnduceerd, dan zal de richting dezer componente meer naderen tot het vlak van het sterkst in slingering gebrachte luchtnet. Men kan op deze wijze naar willekeur bepalen naar welke zijde men het sterkste wil uitstralen. Dit wordt nu practisch bereikt door den z.g. *radiogoniometer* (zie fig. VI). De 2 spoelen *a* en *b* der beide luchtnetten staan loodrecht op elkaar en binnen beide draait concentrisch de geverspoel, die op de gewone wijze in een vonkstroomkring *c* is geschakeld. Deze geverspoel induceert nu in de twee luchtdraadspoelen stroomen, evenredig met de cosinussen der hoeken, welke zij met die spoelen maakt. Waar nu de straling der beide netten in een bepaalde richting ook ongeveer evenredig is met de cos. der hoeken, die deze richting maakt met de vlakken der luchtnetten, zoo leert ons een eenvoudige berekening, dat de straling haar maximum zal hebben in het vlak van de (draaibare) geverspoel. Door deze geverspoel verschil-

lende standen te geven, kunnen wij dus naar willekeur de richting van maximumstraling veranderen.

Op dezelfde wijze kunnen wij bij de ontvanginrichting te werk gaan. In de twee gekruiste luchtnetten plaatsen wij loodrecht op elkander twee primaire spoelen van den ontvangtransformator. Hierin draait concentrisch de gezamenlijke secundaire. Komen er nu electrische golven uit een zekere richting, dan induceeren zij in beide netten stroomen, die zich zullen verhouden als de cos. der hoeken, die de richting van herkomst der golven maakt met de 2 netten. Deze twee stroomen induceeren nu beide op de secondaire, een dergelijke redeneering als bij de geverinrichting brengt ons tot de overtuiging, dat wij de seinen het luidst zullen hooren, als de secundaire wikkeling met haar vlak staat in de richting, waaruit de electr. golven komen. Verbinden wij aan deze secundaire een wijzer,

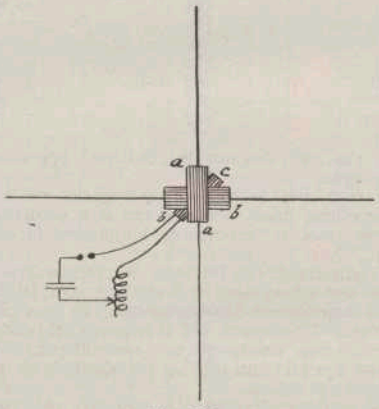


Fig. VI.

die over een graadverdeeling loopt, dan hebben wij hiermede verkregen een kompas of liever peilores door middel van D. T. De uitvinders noemen dezen ontvanger-radiogoniometer: „*Compas Azimutal Hertzien*". Wij zouden kunnen zeggen: radiokompas of beter radiopeilores (draadlooze peilores is m. i. wat oneigenlijk, waar mij geen peiloressen *met* draad bekend zijn.)

Hiermede hebben wij nu verkregen een instrument, waarmede wij ongeveer de richting kunnen bepalen, waaruit ons draadlooze seinen bereiken. Hooren wij meerdere stations, dan kunnen wij een kruispeiling nemen. Wat de nauwkeurigheid aangaat, neem ik hier uit een ingezonden stuk van de uitvin-

ders in de „Lumière Electrique" van 27 Mei 1911 de twee bijstaande tabellen over. De eerste geeft de radiopeilingen aan van het station Brest-Kerlaer opgenomen a/b van de „Carnot", de

Radiopeiling.	Peilorespeiling.	Verschil.
103° Bakboord.	103° B.B.	0°
98.5 „	100 „	+ 1.5
116 „	113 „	− 3
145 „	140 „	− 5
173 „	178 „	+ 5
145 S.B.	146 S.B.	+ 1
142 „	142 „	0
145 „	145 „	0
80 „	84 „	+ 4
117 „	114 „	− 3
80 „	79 „	− 1
75 „	76 „	+ 1
81 B.B.	82 B.B.	+ 1
54 „	57 „	+ 3
60.5 „	61 „	+ 0.5

tweede (op pag. 959) die van de „Bovinse" opgenomen op het station Boulogne.

Zooals men ziet is de nauwkeurigheid wel niet die van een kompaspeiling, maar toch wel van dien aard, dat dergelijke peilingen een niet te versmaden hulpmiddel bij de navigatie kunnen zijn.

Het Departement van Publieke Werken in Frankrijk heeft ten dienste der scheepvaart al 3 stations voor D. T. ingericht, die bij mist doorloopend den beginletter van hun naam seinen, en wel: Creach d' Ouessant, Ile de Seine en lichtschip Le Havre. Bovendien is hunne toonhoogte ook verschillend. Schepen voorzien van een geschikt luchtnet en radiogoniometer kunnen hier kruispeilingen op nemen.

Wat de golflengte betreft van dergelijke radiobaken, de pas gehouden conferentie te Londen bepaalde in Art. 2 der Conventie, (zie Mar.blad van 1 Nov.) dat stations, die seinen geven uitsluitend bestemd voor plaatsbepaling van schepen, geen golflengten mogen gebruiken grooter dan 150 M.

Een kleine golflengte is gewenscht om zeker te zijn, dat deze stations, die hun seinen doorloopend geven, het openbaar verkeer niet zullen storen, maar houdt tevens rekening met het feit, dat wij a/b van schepen aan de horizontale gedeelten der luchtnetten slechts geringe afmetingen kunnen geven. $^1/_2\,\lambda$ zal wel altijd onmogelijk zijn, maar toch moeten wij trachten er zoo dicht mogelijk bij te komen. Op de ermede uitgeruste schepen worden de 4 uiteinden der vertikale gedeelten bij e

(zie fig. VII) aan een middelleider tusschen de masten geheschen en de vlakken der netten genomen in de richtingen *ad* en *bc*. Op onze bestaande schepen zouden de horizontale deelen dus hoogstens 22 M. lang kunnen zijn.

Radiopeiling.	Peiling afgeleid uit scheepstrek.	Verschil.
N. 72° W.	N. 74° W.	+ 2°
„ 70.5 „	„ 72.5 „	+ 2
„ 69 „	„ 68.5 „	− 0.5
„ 65.5 „	„ 66.5 „	+ 1
„ 63 „	„ 64 „	+ 1
„ 58 „	„ 61 „	+ 3
„ 55.5 „	„ 59 „	+ 3.5
„ 51.5 „	„ 56 „	+ 4.5
„ 50 „	„ 53 „	+ 3
„ 46.5 „	„ 49.5 „	+ 3
„ 45 „	„ 48 „	+ 3
„ 33.5 „	„ 37 „	+ 3.5
„ 33.5 „	„ 34.5 „	+ 1
„ 31 „	„ 32 „	+ 1
„ 28 „	„ 28.5 „	+ 0.5
„ 24 „	„ 25 „	+ 1
„ 21 „	„ 19.5 „	− 1.5
„ 19 „	„ 17 „	− 2
„ 18 „	„ 14 „	− 4
„ 14.5 „	„ 11 „	− 3.5
„ 6 „	„ 5 „	− 1
„ 8 „	„ 7.5 „	− 0.5
„ 13.5 „	„ 11.5 „	− 2
„ 14.5 „	„ 12.5 „	− 2
„ 13 „	„ 12 „	− 1
„ 16 „	„ 14 „	− 2
„ 16 „	„ 16 „	0
„ 19.5 „	„ 17.5 „	− 2
„ 21.5 „	„ 18.5 „	− 3
„ 21 „	„ 21 „	0
„ 26.5 „	„ 22 „	− 4.5
„ 28 „	„ 23.5 „	− 4.5
„ 30 „	„ 25.5 „	− 4.5
„ 32 „	„ 28 „	− 4
„ 33 „	„ 31.5 „	− 1.5
„ 34 „	„ 34.5 „	+ 0.5

Toch schijnen de resultaten goed te zijn. Tosi deelt in het „Bulletin de la Société Internationale des Electriciens" van Maart 1910 mede, dat hij op de „Louisiana" van de Comp. Gen. Transatlantique met medewerking van de scheepsofficieren zeer voldoende

peilingen (wat vindt hij echter voldoende?) nam tot op afstanden van 40 K.M. en dat de metalen deelen van het tuig tot de nauwkeurigheid niets afdeden. Dit laatste is natuurlijk ook een zeer belangrijk punt. Bij de korte golven, die bij deze methode gebruikt moeten worden, is er veel inductie in tuigdeelen te vreezen, een golf van 150 M. vindt in vele stagen en pardoens absoluut resonans. Blijkt in de praktijk dat deze medeslingerende geleiders geen merkbaren invloed hebben op de nauwkeurigheid der peilingen, dan is dit een groote stap tot den vrede.

De nauwkeurigste wijze van peilen schijnt niet te zijn het bepalen van de richting van maximum straling, maar van die waarin men het minste hoort. Een blik op fig. II doet ons ook zien, dat de verandering in geluidsterkte bij een bepaald peilingsverschil daar ook veel grooter is dan dicht bij het maximum.

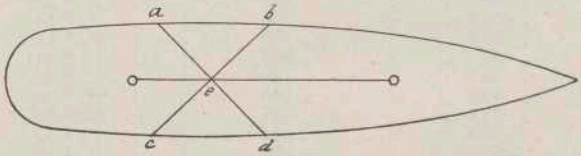


Fig. VII.

Zijn de seinen zwak, dan zal er een heele sector zijn, waarin wij niets hooren, wij nemen dan het midden tusschen de peilingen, waarbij het geluid verdwijnt.

Zooals hierboven reeds gezegd is, zijn de patenten op dit stelsel overgegaan in handen van de Marconi Wireless Co., die hen verder uitwerkten voor de praktijk geschikt maakt. De „Marconigraph" van Sept. '12 geeft onder den titel „The Wireless Compas" een korte bespreking van de methode, echter met totale negeering van de namen Bellini en Tosi. Er wordt daar als werkingssfeer *met een normaal scheepsstation* opgegeven 25 à 60 mijl. Tevens wordt er op gewezen, dat men niet alleen op deze wijze door kruispeiling zijn plaats kan bepalen, maar ook de peiling van een schip, dat seinende is, iets wat natuurlijk bij mist van groot belang kan zijn. Men houde hierbij echter in het oog, dat men 2 richtingen krijgt, die 180° verschillen, zoodat eenige twijfel overblijft. Bij kuststations zal dit wel nimmer moeilijkheden opleveren.

In een later door de M[U]. uitgegeven „Description of The Wireless Direction Finder (Marconi Bellini Tosi systeem)" wordt voor de nieuwe toestellen opgegeven een nauwkeurigheid van 2° à 3° in normale, en 5° in zeer ongunstige omstandigheden. De toestellen zien er compact en stevig uit. Er wordt ontvangen op een carborundum cel, draaibare condensatoren stemmen den luchtdraad af. Voor gevoelig werk kan men als eigenlijke ontvanginrichting ook een „Tuned Receiver" gebruiken met afstembaren tusschenkring en Flemingschen gloeilamp detector.

Hierbij kan medegedeeld worden dat de M^{ij}. zich bereid verklaard heeft een toestel voor gerichte ontvangst volgens dit stelsel aan onze Marine gratis ter beproeving te geven. Zeer waarschijnlijk zullen dus eenige collega's in den zomer van 1913 in de gelegenheid zijn, het radiopeilen in de praktijk te beoefenen.

Het Telefunken-kompas. Deze methode gaat van het grondbeginsel uit, dat men zooveel mogelijk de noodzakelijkheid moet vermijden voor de schepen, om bijzondere toestellen aan boord te hebben. Zeer zeker geven de lastig aan te brengen luchtnetten van BELLINI en TOSI moeilijkheden, die de reeders er

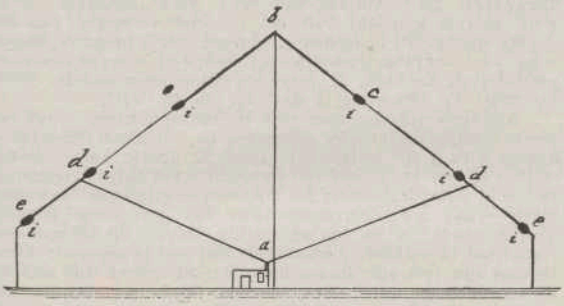


Fig. VIII.

wellicht tegen op doen zien zich dergelijke toestellen aan te schaffen, ofschoon die bezwaren bij groote schepen wel te ondervangen zijn. Telefunken laat daarom het seinende station geregeld seinen geven, die hun maximum intensiteit achtereenvolgens in verschillende richtingen uitstralen. Dat sein, 't welk aan boord het sterkst wordt ontvangen, geeft de peiling van het schip (of 16 streken verschil daarmee, maar dat zal gewoonlijk wel geen kans op vergissing geven) van uit het gevende station. Men bouwde hierbij voort op proeven, indertijd door het Pruisische Dept. van Publieke Werken aan de Müggelsee bij Berlijn genomen. Bij deze proeven had men 16 dubbele antennes als van Fig. I aan 32 masten geheschen, zoodanig dat de standvlakken overeen kwamen met de volle streken van het kompas. Achtereenvolgens gaf men nu in elk der 16 luchtnetten een andere letter. Een ontvangen station bepaalde welke letter het luidst gehoord werd en leidde daaruit de peiling af. Hoewel dit oogenschijnlijk slechts een nauwkeurigheid van streken oplevert, zoo kan men zich gemakkelijk voorstellen, dat een geoefend waarnemer zonder veel moeite zal kunnen interpoleeren. Ook hier zal het weer aanbeveling verdienen, niet op de maximum, maar op de minimum geluidsterkte te peilen. Men kan trouwens ook beide doen en middelen.

Hier worde even opgemerkt dat een dergelijke methode ook bij het stelsel van BELLINI en TOSI gemakkelijk toe te passen zal zijn. Als men de geverspoel van fig. VII regelmatig laat ronddraaien, krijgt men ook seinen, die telkens in een andere richting hunne maximum straling zullen hebben. Men kan hierbij het aantal teekens per omdraaiing gemakkelijk grooter maken dan 32 en daarmede de nauwkeurigheid wellicht vermeerderen, terwijl het aantal luchtdraden toch hetzelfde blijft.

Bij het Telefunken kompas, zooals de M[ij]. haar toestel heeft gedoopt, is dit gronddenkbeeld echter nog iets anders uitgewerkt. De luchtdraad van fig. I werd losgelaten en er werd gebruik gemaakt van het richtend vermogen van een slechts weinig (5°) hellenden luchtdraad. Dit richtend vermogen werd voor ontvangerluchtdraden indertijd al door BRAUN vastgesteld (vgl. Zenneck. El. magn. Schwingungen und Dr. Tel[ie], blz. 904). De uitvoering is als volgt (zie fig. VIII).

Aan een enkelen mast vlak bij het seinstation wordt een gewoon parapluie-net *a b c* geheschen en een aantal (32) schuine draden *a d e* (*i* zijn isolatoren). Deze 32 draden komen in het station op een krans van isolatoren en staan daar in verbinding met een contactinrichting, die door een electromotor bewogen, elken draad achtereenvolgens aan den geverkring koppelt. Tevens wordt nu in den geverkring, telkens als hij met een luchtdraad in verbinding staat, een kort teeken gegeven. Deze teekens zijn voor alle draden hetzelfde, men heeft dus niet de 32 verschillende seinen te onthouden. Men heeft daardoor nu echter een inrichting noodig om a/b te weten bij welke streek een bepaald teeken behoort.

Hiervoor wordt, voordat het teekens geven der gerichte draden begint, een *tijdsein* gegeven met het (ongerichte) parapluie net, een sein dat dus door alle uitluisterende schepen wordt gehoord. Daarna beginnen de gerichte teekens, te beginnen met Noord en met zon het kompas rondgaande.

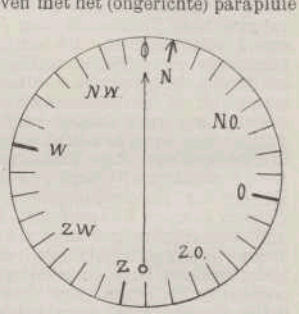


Fig. IX.

Een schip, dat deze seinen wil gebruiken, heeft alleen zich een speciaal geconstrueerd stophorloge (zie fig. IX) aan te schaffen. De wijzerplaat is in 32 streken verdeeld, het O-punt van den wijzer is bij NtW. De omloopstijd van den wijzer is juist dezelfde als die van het contactrad van den gever ($^1/_2$ min.), op elke verdeeling valt dus één gericht sein.

Drukt men nu op den stopknop op het oogenblik dat men

het „tijdsein" hoort, dan wijst de wijzer N aan op het oogenblik dat het teeken in den N-draad van het station wordt gegeven en zoo achtereenvolgens het kompas rond. Men kan nu den wijzer stoppen op het oogenblik van grootste (kleinste) geluidsterkte en de peiling aflezen. Nauwkeuriger zal het natuurlijk zijn, den wijzer te laten loopen en meerdere observaties te nemen.

Hoe deze inrichtingen in de praktijk zullen werken, kan nog moeilijk gezegd worden. Toen ik dit najaar in Berlijn was, wist men mij enkel te vertellen dat een proef in de nabijheid van Rügen goed geslaagd was, maar eenige verdere bijzonderheden kon ik niet te weten komen. In een brochure van de M^{ij}., waaraan ik de meeste dezer bijzonderheden ontleende (vgl. ook Telefunken-Zeitung, April 1912), wordt opgegeven een nauwkeurigheid van 3° à 4°. Iets wat dus ongeveer uit zou komen met de praktische uitkomsten van Bellini en Tosi (zie de tabellen). Waar mij echter de richtkracht der B. en T. luchtnetten grooter schijnt, zijn deze cijfers wellicht iets geflatteerd.

Prof. Zenneck deelt in zijn nieuwe werk „Lehrbuch der D. T." (uitg. 1913, blz. 443) mede dat met de Telefunken-inrichting, bij een mast van 23 M. hoogte en $^1/_2$ K.W. energie, door een ballon op 100 K.M. afstand de richting „mit guter Genauigkeit" werd bepaald. Welke eischen Z.Hgl. echter aan „gute Genauigkeit" stelt, is mij onbekend.

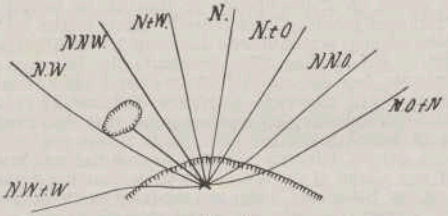


Fig. X.

De balans der beide methodes opmakende, kunnen wij zeggen, dat beide voor de praktijk tot op een 20 zeemijlen afstand peilingen toelaten tot op $^1/_8$ à $^1/_2$ streek nauwkeurig. Hoewel zulk een peiling nog een vrij vage uitkomst is, kan zij toch, vooral als zij gecombineerd kan worden met een tweede radio-peiling, een looding of andere plaatsbepaling, een aanwijzing van groote waarde zijn. Vooral bij mist of slecht zicht.

Op één punt moet nog gewezen worden, dat van belang is voor beide methodes. Zij gaan beide n.l. uit van de veronderstelling dat de voortplanting der straling over de aarde een rechtlijnige is, tenminste in azimuthale richting, en dat dus

de richting, waaruit een sein gehoord wordt, ook werkelijk de peiling van het gevende station is. Dit gaat echter niet altijd op. KIEBITZ vond bij zijn proeven met aardantennes (zie o. a. Zeitschrift für Schwachstromtechnik 1911, bladz. 610) bij gebruik van een radiogoniometer, soms verschillen van 8° tusschen de geografische en de radiopeiling. Nu kwamen weliswaar deze verschillen voor bij stations op vrij grooten afstand van elkaar gelegen en waarbij de straling geheel over land ging en zullen wij over zee waarschijnlijk geen last hebben van zulke groote afwijkingen. Maar toch zal men goed doen bij elk in te richten station voor peilingseinen aan schepen na te gaan of men binnen de werkingssfeer van het station mag rekenen op rechtlijnige voortplanting. Is dit niet het geval, dan zou men de afwijkingen van de rechte lijn moeten bepalen en empirisch een kaart met peilingslijnen vaststellen, zooals in fig. X. is aangegeven. Elke lijn is dus de meetkundige plaats van alle punten, die gemiddeld het sein uitgezonden in een bepaalde peiling het sterkste hooren. (KIEBITZ vond echter ook fouten van 0° tot 7° op verschillende dagen, en dat is natuurlijk hoogst moeilijk vast te leggen).

In de Juni-aflevering (1912) van het Jahrbuch für D.T. vind ik nog de volgende interessante proef van KIEBITZ. In Swinemünde had hij een ontvangtoestel geschakeld in een horizontalen draad, die azimutaal geheel rondgedraaid kon worden en nam daarmede de seinen van Norddeich op. Deze waren dan slechts over een zekeren sector opneembaar. De grenzen van dezen sector waren steeds op 2° nauwkeurig te bepalen. De hieruit bepaalde radio-peilingen gaven op verschillende dagen fouten met de geografische peiling, schommelend tusschen 10° en 20°, maar altijd zóó dat de radio-peiling meer zeewaarts lag. Dat wijst er op dat het grootste deel der straling den zeeweg kiest en daardoor het maximum sterk zeewaarts verplaatst. Het leelijke er van is dat die fout veranderlijk is, waarschijnlijk met den toestand van grond en dampkring.

Zoo zal het bijv. voor kunnen komen dat een kruispeiling achter een eiland of droogvallende bank door het ombuigen der straling om het eiland heen, een zoodanig stompe snijding geeft, dat zij, afgezet, tusschen het eiland en de kust valt.

Dat zeer tot oordeelen bevoegde personen groote afwijkingen mogelijk achten, blijkt uit een opmerking van ZENNECK in zijn Leitfaden der D. T. (uitg. 1909, bladz. 233), waar hij de *mogelijkheid* niet uitsluit dat seinen van Poldhu, waargenomen te Ancona, niet den rechten weg over de Alpen zouden hebben genomen, maar den zeeweg door de straat van Gibraltar. Of hij het echter *waarschijnlijk* acht, betwijfel ik. Toch is de opmerking in de uitg. van 1913 behouden gebleven.

Welke der beide methodes de voorkeur verdient? Het Telefunken kompas heeft dit voor, dat het 't maken van bijzondere inrichtingen beperkt tot de enkele radiobaken aan den wal. Dit kunnen bij de B. en T. methode stationnetjes voor

D. T. zijn van den meest eenvoudigen vorm, die automatisch en voortdurend teekens geven. Maar a/b van schepen vraagt de Telefunken methode alleen een stophorloge, B. en T. eischen daarentegen een lastig extra luchtnet en een radiogoniometer, dus installatiemoeite en veel grootere kosten. Daartegenover staat echter dat men met de B. en T. inrichting de peiling kan bepalen van elk D. T. station, dat men hoort, voor zoover tenminste de grootere golflengte dezer seinen niet te ongunstig gaat inwerken op de richtkracht der ontvangtoestellen (de afstand der twee luchtdraden van één stel gaat nog meer verschillen van $^1/_2$ λ.)

Zooals reeds hooger gezegd is, zou men met de B. en T. methode bij mist de peiling kunnen bepalen van een schip, dat D. T. seinen geeft. Geeft het gelijktijdig met zulk een sein tevens een geluidsein (bijv. stoot op de fluit, het mistsein bijv.) dan is ook de afstand te bepalen. Een varen in eskader bij mist op eenigszins grooten onderlingen afstand zou hierdoor wellicht practisch uitvoerbaar worden. Maar ik geloof dat ik het bedenken van toepassingen dezer nieuwe methodes op het varen bij onze Marine verder gerust kan overlaten aan de fantasie mijner lezers. Het perspectief is ruim genoeg.

Amsterdam, Dec. 1912. J. C. VAN ITERSON.

FREQUENTIES DER VERSCHILLENDE WINDSNELHEDEN VOLGENS DE BEAUFORT-SCHAAL OP ONZE KUST.

Het moet ieder lezer van het Marineblad of bijwoner der debatten in de Marine-Vereeniging opvallen, hoe dikwijls in polemiek of debat argumenten worden aangevoerd, niet steunend op mathematisch bewijs of gegronde betrouwbare statistiek.

Dit ligt natuurlijk niet aan de kunde der polemisten of debaters, maar aan de eigenaardigheid van het behandelde vraagstuk, dat zich in het algemeen niet leent voor eene behandeling, als boven genoemd.

Men vormt zijne inzichten omtrent een of ander vraagstuk na grondige studie van bekende werken, toetst die aan eigen ondervinding, wijzigt de conclusies naar de behoeften van het eigen land en komt zoo tot een betoog, dat, na van alle kanten bekeken en gecritiseerd te zijn, in het Marineblad of Verslagen der M.-V. verschijnt.

Is er echter gelegenheid om met getallen een en ander te staven, zoodat men niet zijn toevlucht behoeft te nemen tot termen als „veelvuldig", „overwegend", „in 't algemeen", etc., die voor verschillende opvatting ruimte laten en dus tot misverstand aanleiding kunnen geven, dan komt het mij voor, dat het beter is die te gebruiken.

Aanleiding tot bovenstaande regelen vond ik in het redactioneele artikel „Marineblad" December 1912, waar op pag. 820 staat:

„Met het oog op het veelvuldig heerschen van winden van een kracht 6 in de Noordzee etc.", terwijl even te voren over een windkracht 6 à 7 gesproken wordt.

Hoe dikwijls komt in de Noordzee op onze kust nu wel een windkracht 6 à 7 of meer voor?

Het antwoord geven 250000, gedurende vele jaren verrichte, onderling goed overeenstemmende 6 × daagsche windwaarnemingen der Nederlandsche lichtschepen. [1]) Na eenige afronding en reductie op 10000 voor het eenvoudiger overzicht, vinden wij de volgende frequentie der verschillende windsnelheden.

Stil	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	0—10
300	1480	2420	2330	1510	910	560	280	130	50	30	10000

In totaal dus 1050 malen een wind van 6—10 BEAUFORT op 10000 waarnemingen, dus ± 10.1 %.

Onder die windschattingen schuilen natuurlijk onder- en overschattingen, zoo mogen we aannemen, dat er onder het aantal voor windkracht 5 ook van 6 schuilen, en omgekeerd.

Hiervoor is eene correctie in te voeren, die we alleen bij windkracht 5 en 6 behoeven toe te passen.

Het aantal malen, dat windkracht 5 is geschat, bestaat uit een overwegend aantal malen dat de windkracht werkelijk 5 was en een zeker aantal malen 4 en 6, die wij als gelijk en ieder voor $^1/_5$ van het totaal aannemen; eene correctie die eerder te groot dan te klein zal zijn. Onder die 910 voor windkracht 5 schuilen dus 182 malen windkracht 6, onder de 560 voor windkracht 6, 112 malen windkracht 5; we komen na deze correctie tot 1085 maal windkracht 6—10 BEAUFORT op 10000 waarnemingen, dus 10.8 %. [2])

Het wil mij voorkomen, dat in het onderhavige geval „veelvuldig" eene wel wat sterke uitdrukking is geweest; het is natuurlijk mogelijk dat de door mij aangehaalde en der redactie bekende bron ook door haar is geraadpleegd, wij hechten dan eene verschillende beteekenis aan het woord veelvuldig.

10.1 of 10.8 % was zeker een duidelijker term.

Indien we aannemen dat pas na drie op elkaar volgende

---

[1]) Kon. Ned. Met. Instituut. Mededeelingen en Verhandelingen. 13a,b,c. Das Klima des südöstlichen Teiles der Nordsee, unweit der Niederländischen Küste. Zie ook 4de afl. „Marineblad" 1 Oct. 1912, pag. 649 e v.

[2]) Nemen we windkracht 5 ook in de rekening, dan blijkt het na toepasssing van bovenstaande correctie, dat 21 % bij 5—10 BEAUFORT voorkomen.

waargenomen windkrachten 6 BEAUFORT of meer voor onze torpedobooten een ruwe zee ontstaat en onderstellende, dat de 1085 hierboven genoemde windkrachten alle juist in groepen van 3 opeenvolgende krachten 6 of meer voorkwamen, krijgen we 362 dergelijke groepen. Deze zijn dan verdeeld op $\frac{10000}{6} =$ $= 1666$ waarnemingsdagen en de kans dat een etmaal ongunstig zoude zijn voor torpedobootwerk op onze kust is dus $\frac{362}{1666}$ of 21 %.

Het is echter duidelijk dat die waargenomen groote windkrachten niet zóó in groepen van juist 3 waarnemingen voorkomen; nu eens is het er maar één, dan weer een veel grooter aantal.

Voor het lichtschip „Haaks" is door ons nagegaan voor een tijdperk van 19 jaar hoeveel malen die groote windsnelheden 6—10 BEAUFORT per etmaal in groepen van 3 of meer achtervolgende waarnemingen voorkwamen.

Maandsgewijs gerangschikt vonden we:

	Jan.	Febr.	Mrt.	April	Mei	Juni	Juli	Aug.
Aantal dagen .	589	537	589	570	589	570	589	589
„ malen .	113	81	77	30	20	18	22	41
	19 %	15 %	13 %	5 %	3 %	3 %	4 %	7 %

	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Totaal
Aantal dagen .	570	589	570	589	6935
„ malen .	45	96	99	129	771
	8 %	16 %	17 %	22 %	11 %

Bij het lichtschip „Haaks" hebben we dus in Januari, Juni, December of per jaar 19, 3, 22 en 11 % kans om een ongunstig etmaal te treffen voor torpedobootwerk.

P. H. GALLÉ.

Wij zijn den Heer GALLÉ zeer dankbaar voor zijne opmerking.

In de eerste plaats is zij eene treffende illustratie van het directe nut, dat te trekken is uit de door het Koninklijk Meteorologisch Instituut met zooveel zorg behandelde en gerangschikte waarnemingen.

De Heer GALLÉ toont ons uit deze statistieken aan, dat gemiddeld — over het geheele jaar — 10.8 % der waarnemingen een windsnelheid 6 à 10 geeft.

Uit het tabelletje is tevens te zien, dat in de maanden October, Nov., Dec., Jan., Febr. en Maart, dus in het winterhalfjaar, de waarschijnlijkheid dat een etmaal voor torpedobootwerk ongunstig is, circa 17 % is.

Nu moeten onze torpedobooten in alle jaargetijden te gebruiken zijn; bij den bouw daarvan moet alles berekend zijn op het winterhalfjaar.

Of in dit verband het woord „veelvuldig" minder juist is, is eene kwestie waarover moeilijk te discuteeren valt. „Veelvuldig" — wij geven het den Heer GALLÉ volkomen toe — is een rekbaar begrip. Maar toch: deze cijfers zijn *hooger* dan wij vermoedden, dat willen wij wel verklaren.

Ook bij een windkracht 5 kan de zee voor kleinere booten zeer moeilijk worden. Over het geheele jaar is de frequentie der windkracht 5 à 10, zooals de Heer GALLÉ mededeelt, 21%. Over het winterhalfjaar is deze frequentie wederom grooter.

Rekent men nu op de, door den Heer GALLÉ aangegeven, wijze uit, hoeveel de kans is, dat in de wintermaanden een etmaal ongunstig zal zijn voor torpedobootwerk..... neen we gelooven niet, dat we een woord hadden moeten gebruiken dat veel van „veelvuldig" afwijkt, maar we stemmen onmiddellijk toe, dat we beter gedaan hadden cijfers te noemen.

REDACTIE.

EEN EN ANDER OMTRENT HET GEBRUIK MIJNER TAFELEN TER BEREKENING VAN HET HOOGTEPUNT, LENGTEPUNT EN BREEDTEPUNT, WANNEER DE UURHOEK $> 6^u$ IS.

Naar aanleiding van de bespreking mijner tafelen voorkomende in het Novembernummer van het Marineblad, alwaar op blz. 803 o.a. de zinsnede wordt aangetroffen:

„De tafels laten ons dus in den steek als een hemellicht geobserveerd is, waarvan de uurhoek $> 6^u$ is" wil het mij gewenscht voorkomen met een paar voorbeelden duidelijk te maken dat ook in een dergelijk geval de tafels gebruikt kunnen worden, zoowel tot het berekenen van het hoogtepunt als van het lengte- en breedtepunt.

De wijze van werken moge uit het navolgende blijken.

Uitgaande van de grondformule $\sin h = \sin b \sin d + \cos b \cos d \cos P$ heeft men $P' = 12 - P$ stellende:

$$\sin h = \sin b \sin d - \cos b \cos d \cos P'$$

of $\sin h = \sin b \sin d - \cos b \cos d + \cos b \cos d \sin \text{vers } P'$,

waaruit $\sin h = -\cos (b + d) + \cos b \cos d \sin \text{vers } P'$

beide leden der vergelijking deelende door $\cos b \cos d \sin \text{vers } P'$ verkrijgt men:

$$\frac{\text{sin. h}}{\text{cos. b cos. d sin. vers. P'}} = 1 - \frac{\text{cos. (b + d)}}{\text{cos. b cos. d sin. vers. P'}} =$$
$$= 1 - \cos \Psi = \text{sin. vers. } \Psi$$

of $\text{sin. h} = \text{cos. b cos. d sin. vers. P' sin. vers. } \Psi$

cos. b cos. d sin. vers. P' aangevende door „1ste term" en cos. (b + d) door „2de term" heeft men alsdan tot het berekenen der hoogte den navolgenden regel:

„Neem log. 2e term. — log. 1e term, zoek de daarbij behoorende log. sin. versus op en voeg hierbij log. 1ste term; de som stelt dan log. sin. h voor."

Een voorbeeld moge het bovenstaande duidelijk maken.

Gegeven: N.br. = 54°12′ N.decl. = 20°17′18″ P = 6u40m8s
P' = 5u19m52s

b = 54°12′ l. cos. b = 9.76712
d = 20°17′.3 l. cos. d = 9.97219
b + d = 74°29′.3 l. sin. vers. P' = 9.91686 l. cos (b + d) = 9.42722
l. 1ste term 9.65617 = 9.65617
af
l. cos. Ψ = 9.77105
l. sin. vers. Ψ = 9.61250
op
l. sin. h = 9.26867
h = 10°41′.9

Op hoedanige wijze het breedtepunt wordt gevonden met een uurhoek > 6u moge uit het volgende voorbeeld blijken:

Gegeven: N.br. 38°17′ w.h. Dubhe = 11°57′.5 N.decl. = 62°14′.2
P = 10u37m48s P' = 1u22m12s

Men gebruike de formules: b = V − (c + d) en

$$\text{sin. c} = \frac{\text{cos. b cos. d sin. vers. P'}}{\text{sin. (b + d)}},$$ waarin V = 90 + h en c de te berekenen correctie voorstelt.

b = 38°17′ l. cos. b = 9.8948 V = 101°57′.5
d = 62°14′.2 l. cos. d = 9.6683 c + d = 63°35′.6
b + d = 100°31′.2 l. sin. vers. P' = 8.8037 b = 38°21′.9
h − c = 10°31′.2 l. sec. (h − c) = 0.0074
l. sin. c = 8.3742
c = 1°21′.4

In bovenstaand voorbeeld had men, de hoogte berekenende, hiervoor gevonden 11°52′.6.

Wanneer men bij het berekenen van een uurhoek een log. sin. vers. P vindt, die niet in de tafel voorkomt, daar P > 6u is, bedenke men dat deze sin. vers. $P = 2 \cos.^2 \frac{1}{2} P'$ is waaruit P', die wederom het supplement van P is, gemakkelijk kan worden bepaald.

Bij het samenstellen der tafelen heb ik er voornamelijk

naar gestreefd, de inrichting zoodanig te maken dat het opzoeken der logarithmen snel kan geschieden en de kans hierbij vergissingen te maken tot een minimum wordt teruggebracht.

Voor geabonneerden op het Marineblad stel ik gaarne een paar dozijn exemplaren gratis beschikbaar; zij die aan mij te kennen geven een exemplaar te willen ontvangen, kunnen dit franco toegezonden krijgen.

R. Peaux.

DE MARINE-GYMNASTIEK SCHOOL.

De opmerkingen van den Kapitein der Mariniers Baron Mellvill van Carnbee bij mijn laatste stukje hebben mij teleurgesteld en wel voornamelijk ten opzichte van de beperking, welke de taak van de M. G. S. aanbelangt. Het is een verderfelijk stelsel, wanneer Marine zich van de lichamelijke opvoeding vóór en na het dienen op de vloot niets aantrekt. De lichamelijke opvoeding van ons volk is in zich zelf een ondeelbaar volksbelang. De opperste leiding moet daarom berusten in één hand, al kunnen verschillende onderdeelen toevertrouwd worden aan verschillende departementen. Doch waar ook de leiding berust, die leiding moet beantwoorden aan het ééne groote doel, verhooging van de volksweerbaarheid, één grondgedachte moet daaraan ten grondslag liggen. Wanneer straks onze mannen niet meer actief bij land- en zeemacht dienen, mogen deze departementen geenszins onverschillig zijn, voor wat er na dien tijd op dit gebied gebeurt, want die mannen vormen onze reserven, onze eigenlijke weerbare manschap, tot dat zij door ouderdom of ziekte voor die taak niet meer berekend zijn. Doch tot zoolang echter is het voor de defensiedepartementen van het hoogste belang, dat ons volk ook lichamelijk weerbaar blijft. Ook de tijd die aan den dienst voorafgaat is voor beide afdeelingen van zoo veel belang, want op dien stam moeten ze enten, datgene wat voor de militaire weerbaarheid noodzakelijk wordt geacht, op dien grond moeten ze voortarbeiden en van daar, dat het van veel belang is hoe de volksopvoeding in dat opzicht geleid wordt. Niet een departement van binnenlandsche zaken, maar de departementen van oorlog en marine moeten dus die leiding in handen hebben. Doch daar de leiding van een ondeelbaar volksbelang ook ondeelbaar is en dus in één hand moet berusten, kan m. i. die taak in ons land alleen toegewezen worden aan Marine. Ons land heeft een uitgestrekt kustgebied. De voornaamste stelling, die van Amsterdam, is aan twee zijden van uit zee toegankelijk en ten slotte wordt zij afgesloten, door ook aan de landzijde zooveel doenlijk alles onder water te zetten. Onder alle omstandigheden hangt dus onze weerbaarheid met onze bewegelijkheid

op het water samen en de hindernissen, die het overstroomde gebied den vijand in den weg legt, nemen toe naar de mate die hindernissen door ons zelf overwonnen kunnen worden, naar de mate, dat ze ons zelven geen hindernissen in den weg leggen.

Voor zoo ver mij bekend bestaat er geen enkel ras, dat op lichamelijk gebied bevoorrecht zou zijn. Daarvoor zou dan een anatomischen grond aanwezig moeten zijn en die is m. i. niet aanwijsbaar. We hebben dus hier te doen met brute uitspraken van geleerden, waarvoor wij Hollanders in het algemeen weinig gevoelig zijn, omdat in onze „disciplinen", de discipline zoo slecht ontwikkeld is, dank zij onzen vrijheids- en onafhankelijkheidszin. Evenwel klimaatsinvloeden zijn onmiskenbaar aanwezig, doch die kunnen we nu eenmaal niet veranderen. Een Duitscher, uit de hoogere streken zal zich in onze lage landen niet met dat gemak voortbewegen als hij dat thuis gewend is en een ieder, die zich in hooger boven de zee gelegen streken bewogen heeft, zal het moeten erkennen, dat naarmate de luchtdruk afneemt, de gemakkelijkheid van beweging toeneemt (Binnen zekere grenzen natuurlijk).

En thans, om meer rechtstreeks in te gaan op de Marine-Gymnastiek School, zij lijdt aan de zelfde gebreken waaraan elke gymnastiekschool lijdt, n.l. dat ze goed is voor stedelingen om ze wat lichaamsbeweging te geven, als compensatie voor het overigens onherstelbaar gemis van het landleven, maar dat ze voor degenen die zich buiten moeten bewegen overbodig is. Het laatste misschien met eenige reserve. Er zijn tal van lieden, die ten gevolge van zwaren eenzijdigen arbeid, welke ze hebben te verrichten dag in en dag uit, een weinig bewegelijke, soms haast vergroeiden (niet letterlijk optevatten) wervelkolom hebben, meestal in abnormalen stand, terwijl overigens de bewegelijkheid in de gewrichten der ledematen nergens beperkt, maar overal alleen wat stroef schijnt. Die stroefheid vloeit grootendeels voort uit eenzijdig spiergebruik, weinig spieroefening in het algemeen, maar liet de gewrichten intact. De bewegelijkheid van de wervelkolom echter schijnt onherstelbaar verloren te zijn gegaan en dat zal wel liggen aan het feit, dat die bewegelijkheid van huis uit reeds zoo beperkt is. Men zou, om het zoo eens te zeggen, een wals of een dergelijk instrument verlangen, om ze in korten tijd even te mobiliseeren. Doch dat gaat niet. Voor dat werk is een gymnastieklokaal met zijn meubilair nu zeer geschikt. Doch verder hebben we die m. i. niet noodig. Voor de eigenlijke opvoeding zijn ze m. i. hoogst verkeerd ingericht. En om dat te demonstreeren zal ik aanhalen, wat een Duitsch professor, hygiënist, van de inrichting zegt. Pag. 685 van RUBNER's Lerhrbuch der Hygiene, kan men lezen: „In jedem Falle müssen diese Ein-„richtungen [Turnräume] danach angetan sein, die Schüler „nicht abzuschrecken. Der Turnplatz soll mit nicht staubenden und weichen, die Füsze nicht verletzendem Material [Lohe „und Sand) bedeckt sein. Die Turnübungen sollen in geeigneter

„Beschuhung und Kleidung vorgenommen werden. Das Turn-„lokal bedarf eines weiten Raumes und im Winter einer mäs-„zigen Heizung." En wat zal men over 20, 30 jaren als eisch stellen, zoo niet eerder? Dat de oefeningen niet mogen gehouden worden binnen het uur na een hoofdmaaltijd en ook niet in een tijd waarin de maag in hongertoestand verkeert. Dat een ieder zal hebben zorg te dragen voor de oefening zijn blaas te ledigen. Dat na krachtdadige inspanning het gewenscht is de vermoeide spieren te masseeren. Dat het vochtige warme lichaam voor het verlaten van het locaal met ruwe droge doeken moet worden afgewreven en dat er waar mogelijk gelegenheid gegeven moet worden voor een bad. Nog wat later, misschien over 40 à 50 jaar zullen de werktuigen voor het gebruik met een antisepticum moeten worden afgenomen. Hoesten wordt ten eenenmale verboden en stellig verdient het afkeuring in elkaars nabijheid te niezen of op andere wijze, spreken b.v. speekseldruppeltjes door het vertrek te verspreiden. Nu, met deze opvattingen ga ik niet mede. Ik vind ze hygiënisch, maar onzinnig. Het zelfde beginsel echter wordt in minder overdreven mate bij de inrichting van onze gymnastiekzalen gehuldigd. Het is dat beginsel, dat ik verkeerd acht. Men kan nu klimmende in een paal maar raak grijpen, zonder gevaar van zich te verwonden. Beter is het dat degeen die klimt door zijn oogen en gevoelszintuigen, zijn tastorganen te gebruiken, zich voor onheilen weet te behoeden. Beter is het dat hij niet klakkeloos toeren verricht aan toestellen waaraan hij zonder gevaar zich kan toevertrouwen, omdat ze stelselmatig op vastgezette tijden door de overheid worden gekeurd, maar dat de gebruiker zelf onderzoekt of voor een bepaalde beweging, voor een bepaald gewicht het toestel bruikbaar is. Dit systeem is goed voor stedelingen, die leven moeten op kantoorkrukken en wien de gelegenheid ontbreekt zich buiten te oefenen in bosch en veld, maar deugt niet voor a. s. landsverdedigers, die te land en te water weerbaar moeten zijn. Neen, ons opvoedingssysteem moet nationaal zijn, d. w. z. overeenstemmen met onze bodemgesteldheid en met onze nationale behoefte, dat een ieder onzer in — en op het water weerbaar is. Niet in de groote steden maar buiten, in onze voornaamste maritieme stelling, waar men de beschikking heeft over allerlei terrein, zoowel te land als te water moet die opvoeding plaats hebben en moeten onze mannen zich oefenen. Daar is afwisseling te verkrijgen zoo veel men maar wil en daar alleen kan m. i. de lichamelijke opvoeding van den jongen en levenslustigen zeeman zooveel bekoring verkrijgen, dat de invloed daarvan doorwerkt door ons geheele volk.

Amsterdam, 3 Januari 1913. B. L. VAN ALBADA.

EEN NEERGESCHREVEN GEDACHTE.

Het lezen der inleiding van „Naval Strategy", door Captain MAHAN, deed bij mij het voornemen rijpen de pen ter hand te nemen om een dikwijls bepleit, maar nooit tot een verder stadium gekomen instituut, opnieuw te berde te brengen. Ik bedoel de oprichting van een Marinekrijgsschool, waardoor aan de verdere studie der zeeofficieren leiding moet worden gegeven. Daarom zou ik geen voorstander zijn van hetgeen gevraagd werd aan den Minister van Marine in de Eerste Kamer der Staten-Generaal bij de behandeling der begrooting voor 1911, noch van hetgeen de schrijver op pag. 527 e. v. „Marineblad" jaargang 1910—'11 wenscht. Wil men van eene studie profiteeren, zal er van leiding sprake zijn, dan moet dat niet als een bijkomstig iets opgevat worden, niet zoo te hooi en te gras gedaan in een verloren achtermiddag. En daartoe zouden voordrachten leiden. Van eenige samenhang der verschillende onderwerpen is weinig te bespeuren en eenmaal uitgesproken, weet een ieder hoe weinig van die woorden dikwijls blijft hangen en zoo moet m. i. het goede dat in die voordrachten schuilt, niet te hoog geschat worden. Zeker zouden ze in waarde stijgen zoo zij gedrukt ter beschikking bleven ter nadere bestudeering en, zoo gewenscht, bespreking. Dit vooral voor hen die in Indië vertoeven. Daar heeft men noch voordrachten, noch bibliotheek waaruit gemakkelijk geput kan worden en met veel genoegen herinner ik me de circulatie in Indië op de vloot der mededeelingen op Torpedogebied, waarvan men somwijlen ketelaar bleef door een overplaatsing naar een schip, waar deze reeds gecirculeerd hadden. In hoeverre de bibliotheek te Batavia thans van moderne werken goed voorzien is, kan ik niet beoordeelen; berichten indertijd ontvangen, doen me in dat opzicht pessimistisch zijn, in elk geval bevat die te Soerabaja niets nieuws.

Het antwoord door den Minister, op de vraag hierboven gegeven, is al heel weinig steekhoudend als Z.E. het oprichten van een bepaalde Krijgsschool of van cursussen afslaat, omdat men reeds voldoende tot studie gedwongen wordt door het examen voor Luitenant ter Zee. Men zou daaruit afleiden dat de officier, bedoeld examen achter den rug hebbende, op zijn lauweren zou kunnen gaan rusten, en me dunkt niets is minder juist dan dat. Zelfs zou ik willen zeggen dan begint het stadium van eigen studie pas, tot dat oogenblik hield men zich voor een zeer groot deel uitsluitend bezig met het materieël. Hoe uitstekend ik het vind dat een ieder onzer genoodzaakt is, na meerdere jaren het Instituut te hebben verlaten, blijk te geven nog een en ander te hebben bijgehouden — en ieder der jongeren weet voor zich zelf, hoe vast die wijsheid er dan in zit — het is toch niet die wetenschap welke men noodig heeft

om, eenmaal commandant geworden, in staat te zijn een schip in het gevecht te voeren.

Zeker, men kan zeer veel uit boeken leeren, maar juist die zaken, welke specifiek zijn voor eene kleine natie met een groot koloniaal bezit, die moet men grootendeels zich zelf uitdenken. Maar dan moeten die gedachten, gevormd voor de begrippen van hem die ze vormde naar hetgeen van een moderne tegenstander is te verwachten, onderworpen worden aan het oordeel der mannen, die de krijgswetenschap meer in het bijzonder hebben bestudeerd. En bedrieg ik me niet, dan zien we de rollen wel eens omgekeerd, dan wordt b.v. niet een achter de schrijftafel wel overdachte taktiek voor den dagaanval van een groep torpedobooten op grooten afstand getoetst aan de praktijk, maar van den groepscommandant zoowel het een als het ander geëischt. Toch zal men, meen ik, een zeer goed doortastend groepscommandant kunnen zijn zonder deze taktische grondregels nog zelf te kunnen uitdenken.

Hoeveel sympathieks voor mij het bovenaangehaalde stuk van den schrijver in het „Marineblad" moge hebben wegens de frissche geest, welke eruit spreekt, met zijn wenschen mede gaan kan ik niet, daar het materieel daarin hoofdzaak is. Juist voor de hoogere bevelvoering en daaronder versta ik ook reeds de rang van Luitenant ter Zee 1e klasse, heeft dat materieel maar een betrekkelijk belang; men moet niet vreemd staan tegenover het huidige standpunt der techniek om zijn oordeel goed te kunnen vestigen, maar bovenal moet men een goed inzicht hebben in het taktisch gebruik van zijn wapen.

Toch geloof ik niet dat in de naaste toekomst verwacht kan worden dat een Instituut zal verrijzen zooals voor het leger bestaat. Maar reeds op bescheiden schaal kan men in dien geest wel wat uitrichten en is de eerste stap gedaan, dan zullen ongetwijfeld de volgende lichter vallen.

Men zou in de morgenuren van de wintermaanden colleges kunnen geven, b.v. in een lokaal op de werf of op het K. I. van de Marine. Zeker er zullen wel eens colleges gemist worden door hen die varende zijn, maar over 't algemeen behoeft dat aantal niet groot te zijn.

En om bij grove trekken te blijven zouden dan vier docenten voorloopig voldoende zijn, waarvan ik twee me denk te zijn de leeraren in taktiek en krijgsgeschiedenis van het Instituut of de chef van de Staf.

Voor hen die meerdere jaren in Willemsoord geplaatst zijn, schakelen die colleges der jaren zich dan tot één geheel; voor hen die er plotseling invallen, zal ieder behandeld onderwerp nog veel interesse hebben, zeker meer dan de voordrachten, zooals die thans gehouden worden.

Ongetwijfeld zullen bezwaren zich voordoen, zooals steeds wanneer men in een bestaande toestand wijziging brengt en in hoofdzaak zullen die hun oorzaak vinden in het gering aantal officieren en de kosten. Dat geen voldoend aantal geschikte

docenten steeds zou zijn te vinden in eene directie als Willemsoord, en die zulk een taak zouden kunnen vervullen tezamen met hun bestaande werkkring, deze gedachte stel ik geheel ter zijde.

Of voor Indië iets in die richting ware te doen?

RIVIÈRE.

BESCHOUWINGEN

betreffende het Rapport over den toestand van het Weduwen- en Weezenfonds der Militaire Officieren bij de Zeemacht.

De fundamenten waarop het Weduwen- en Weezenfonds der militaire officieren bij de Zeemacht is opgetrokken, zijn, volgens de Commissie, de kameraadschap en de verplichte deelneming. En zij — de Commissie — is van oordeel, dat deze basis behouden moet blijven.

Waardeerende dat een ieder van ons, officieren, op aandrang der Commissie, van zelf haar uitvoerig rapport onder de oogen heeft gekregen, meen ik, dat waar de Commissie de wensch uitspreekt de leden van hunne zienswijze zullen doen blijken omtrent de kapitaal-verzekering, het zeker niet in de bedoeling ligt dat het overige rapport onbesproken blijft. Juist dat fundament, en het daarvan een gevolg zijnde oordeel der Commissie, dat het voortbestaan van het fonds noodig is, zijn voor aanvechting vatbaar; zij berusten niet op cijfers.

Volmaakt werk, de Commissie zegt het op pag. 24, vleit zij zich niet geleverd te hebben. Welk sterveling zou dit gegeven zijn? Maar wanneer ik niet geheel met dien arbeid instem dan wil ik daaraan dadelijk toevoegen dat haar algeheele openlegging der zaken en de zorg, welke zich in haar streven zeker overal openbaart, bij mij volle waardeering vinden.

Kameraadschap en Korpsbelang, deze woorden komt men op meerdere plaatsen tegen of er wordt op gedoeld en hoe schoon klinkend beide woorden mogen zijn, er wordt mijns inziens te veel aan ten offer gebracht. Wanneer die kameraadschap als gevolg had dat de weduwe van een officier werkelijk in een dragelijken toestand achterbleef, dan zouden zeker meerdere ongetrouwde collega's meer verzoend zijn met de offers welke zij thans aan het fonds moeten brengen. Maar een bedrag van 400–600 gulden — en met Staatshulp worden beide cijfers 100 gulden grooter — dat in 't algemeen een officiersweduwe zal deelachtig worden is juist voldoende om te blijven leven. In 't algemeen zal dan ook menig officier doordrongen zijn van 't plichtsbesef bij zijn overlijden zijn vrouw niet voor zulk een gering pensioen haar geheele leven te mogen laten zitten en dus noodzakelijk een andere verzekering er bij moeten nemen. Maar dan zal het hem waarschijnlijk voordeeliger uitkomen de

geheele verzekering te sluiten bij een levensverzekering-maatschappij, welke hem in de gelegenheid stelt op ruimer wijze te verzekeren, b.v. voor studie-fonds of voor uitzet van meisjes of storting gedurende een zeker aantal jaren, dan wel kapitaal uitkeering bij zijn overlijden.

De Commissie geeft zulks toe, zij het met andere woorden, als zij zegt dat winst ontstaat omdat de pensioenen te klein zijn in verhouding tot de contributiën, welke hoog genoemd worden (pag. 11 en 19), en welke contributiën niet *te hoog* [1]) zijn wanneer het weduwen-pensioen 100 gulden meer is (pag. 21).

Het is nu eenmaal wel niet mogelijk de weduwe, die onbemiddeld of met een groot gezin achterblijft, een hooger pensioen te geven dan haar, die door welke reden ook in minder kommervolle omstandigheden verkeert; toch zou een goed begrip van kameraadschap in deze richting veel meer verricht wenschen.

En als van zelf kom ik er toe te vragen of de ongehuwden ook zijn aangewezen bij te dragen voor die getrouwde collega's bij wie het verantwoordelijkheidsgevoel, ik wil niet zeggen minder ontwikkeld is, maar heeft plaats gemaakt voor een aanvaarden van alle consequenties in overleg met zijne echtgenoote. Het voorkomen van geheel onverzorgd achterblijven, waarvan de Commissie spreekt, is maar in zeer betrekkelijke mate het geval en dat dit een belang is van het geheele korps en daarom een eigen fonds noodzakelijk maakt, dit blijft waarschijnlijk met mij velen duister. Zeker, de ongehuwde kan later trouwen en daardoor in andere verhouding tegenover het fonds komen te staan, maar zou de ontwikkeling van zijn verantwoordelijkheidsgevoel door het klimmen der jaren zijn achteruit gegaan? Ik geloof het niet en hij zou die stap niet gedaan hebben als hij bij overlijden zijn weduwe niet voldoende verzekerd had in 't particuliere.

Op meerdere plaatsen zegt de Commissie, dat er alle grond was voor ontevredenheid tegenover het fonds en spreekt van groote onbillijkheid tegenover de leden; maar zoo *iets* gewijzigd had moeten worden dan is het, dat voor de leden, die reeds gepensionneerd zijn, de oude reglementen gehandhaafd blijven. Is dit kameraadschap zou ik willen uitroepen; zij betalen jarenlang buiten hun schuld veel te weinig (zie het staatje op pag. 15) en nu men de zaak grondig bekijkt, de contributie der actieve leden niet kan verminderen, nu stelt de Commissie (pag. 20) voor, zij 't met andere woorden, dat wat die leden nu te weinig zullen betalen door de getrouwde en ongetrouwde actieve leden te doen opbrengen. Neen, dat zouden die gepensionneerde leden, werd het hun gevraagd en waren zij even sterk doordrongen van 't begrip kameraadschap, als de Commissie meent dat in de huidige actieve leden aanwezig is, zeker niet willen. Dat het omgekeerde b.v. niet te herstellen is tegenover de officieren-machinist valt te betreuren, maar de Commissie

[1]) De cursiveering is van mij. R.

raadt dan aan door spoedig in werking treden der nieuwe voorschriften het onrecht niet nog grooter te maken.

De afschaffing der kindergelden noemt de Commissie ook een daad der kameraadschap. Het is een teere quaestie waarover het beter is weinig te zeggen, maar mijne instemming heeft het niet bij de voorgestelde regeling. De gedachtengang der Commissie hier volgende, is er maar één categorie die nagenoeg geen lasten draagt en dat zijn de ongetrouwden, zij hebben geen gezin. Hierop kom ik nader terug.

Geheel stilzwijgend kan ik de kapitaal-verzekering niet voorbij gaan want ik ben me te zeer bewust dat de houding welke door de officieren der marine thans zal worden aangenomen van grooten invloed zal zijn op deze quaestie, in 1917 waarschijnlijk aan de orde komende. En dan wil ik reeds de aandacht er op vestigen dat de ongetrouwde thans lid zijnde, overgaande tot onderdeel B alle gestorte gelden verliest en dus met een schoon blaadje begint. Komt de kameraadschap, zoo zou ik de Commissie willen vragen, naar uw oordeel alleen van de zijde der ongetrouwden of zou de mogelijkheid ook bestaan dat deze na hun dood een nastaand familielid of ander persoon onverzorgd achterlaten en dan een kapitaaltje waaruit een lijfrente ware te koopen, zeer welkom zou zijn?

Maar er is meer. De ontevredenheid, voor zoover die van de zijde der ongetrouwden komt, wordt in de voorgestelde regeling eenigszins ontzenuwd. Maar eerst moet door hen dan meer betaald worden. Daarna kan onder goedkeuring van den Minister van Marine een verzorgde door hem worden aangewezen, alweer beperkt, niet in 't algemeen een willekeurig persoon. 't Geheel blijft een onderonsje, geen royaal geheel, maar alles moet aan de kameraadschap geofferd. Ligt er niet iets vernederends in ten genoege der directie, te bewijzen dat men geheel of althans grootendeels in het levensonderhoud van een familielid voorziet, men houdt het zooveel mogelijk stil. 't Gezegde: doe wel en zie niet om, wordt hier met voeten getreden.

Daarenboven betaalt hij evenveel als een gehuwde, zijn verzorgde krijgt alweer minder dan een echtgenoot en dan nog de restricties voorgesteld in Art. 26 *a* en *c*. Zijn hier de getrouwden niet mede degene die kameraadschap moeten bewijzen en er zich tegen moeten opponeeren dat zulke restricties worden aanvaard? Vraagt men hoeveel de weduwe bezit bij het overlijden van haar man of op welke wijze zij wil trachten zich een ruimer bestaan te verzekeren? Waarom dan de andere zijde, wie toch ook de moeilijkheden van het leven niet bespaard blijven, zoo gekort? Alleen, omdat de fondsen het niet toelaten en de kameraadschap eischt dat de getrouwden voorgaan?

De Commissie stelt zich de vraag of het voortbestaan van het fonds wordt noodig geoordeeld. Mij dunkt het antwoord op deze vraag moeten in de eerste plaats de getrouwden geven, zij aanvaarden toch de vruchten der kameraadschap en, de bereidheid hiertoe eenmaal gebleken zijnde, zou men den onge-

trouwden moeten vragen of zij bezwaren hebben, zoo hunne belangen op betere wijze verzekerd worden dan de Commissie deed. Of het overnemen van het fonds door den Staat voor alle partijen gunstiger zou zijn, het is niet te zeggen daar niets bekend is van het standpunt waarop de Staat zich zal stellen. Maar wanneer ik naga door hoeveel getrouwden ik met overtuiging hoorde verklaren, dat zij wenschten dat het fonds werd afgeschaft, dan twijfel ik niet aan het antwoord op de eerste vraag. De ongetrouwden zullen zich wel tevreden stellen wanneer zij bij afschaffing niets krijgen, hun kameraadschap toonende door de gestorte penningen aan het verdwijnende fonds niet te misgunnen en zoodoende waarschijnlijk aan getrouwde contribuanten verdere uitkeering verzekerende.

RIVIÈRE.

EEN NIEUW-MODEL PET.

Het is mij gebleken, dat het bestaande model van uniformpet niet in den smaak valt van een deel der zeeofficieren.

Mij kwam het steeds voor, dat dit model niet paste bij de overigens nette uniform; voor zooverre mij bekend, komt een dergelijk model bij geen enkele oorlogsmarine voor, doch worden in 't buitenland zeer veel nettere modellen aangetroffen.

Indien nu mocht blijken, dat een groote meerderheid in het korps bestond voor de invoering van een ander model pet, dan zou een daartoe strekkend verzoek kunnen worden gedaan.

Door mij wordt voorgesteld een model als van de Engelsche Marine, waarvan hier twee afbeeldingen zijn gegeven; de pet is voorzien van ons bestaande emblema, dat desnoods iets gewijzigd zoude kunnen worden; een dergelijke pet ligt ter bezichtiging bij de firma TROOST te den Helder; de prijs dezer pet compleet zal ongeveer zijn *f* 7.— (voor subalterne officieren).

De Engelsche Marine draagt de witte pet (kalkpet of wit overtrek) van 1 Mei tot 1 October; in de tropen en bij alle gelegenheden, waarbij de Commandant het wenschelijk vindt; overigens draagt men een blauwe pet van hetzelfde model.

Een ieder wordt verzocht mij bewijzen van adhesie (een kaartje is voldoende) te zenden, al of niet voorzien van opmerkingen.

De luit. t/zee 2de kl.

VAN NIJMEGEN SCHONEGEVEL,

Loodsgracht 36, den Helder.

N.B. Ter bespoediging zal alleen eene meerderheid van de zich in Holland bevindende officieren van alle wapens beoordeeld worden.



EEN NIEUW MODEL UNIFORM-PET.

UIT DE PERS.

„Het Handelsblad", Donderdag 12 December 1912.

De slechte geest onder het mindere Marine-personeel.

I.

In de Memorie van Antwoord op het voorloopig verslag betreffende de algemeene Staatsbegrooting over het jaar 1913 zegt de Regeering o.a. het volgende:

„Dat de slechte geest onder het mindere personeel (van leger en vloot, ook in Indië) te wijten is aan de actie der militaire bonden valt natuurlijk moeilijk te *bewijzen*, al twijfelt de Regeering daaraan ook niet."

De Regeering constateert dus dat een slechte geest onder het mindere personeel bestaat, en daar zulk een geest in leger en vloot een groot gevaar voor den Staat vormt, is het haar plicht maatregelen te nemen welke aan dezen toestand zoo spoedig mogelijk een einde maken.

Wij willen ons in de volgende beschouwingen beperken tot het mindere Marine-personeel; wij zullen trachten na te gaan hoe de slechte geest onder dit personeel is ontstaan, hoe deze geleid heeft tot het stichten der organisatie, hoe de groote Marine organisatie — de bond voor minder Marine-personeel — werkt, en welke onzes inziens de middelen zijn om aan den slechten geest, die zoo onzegbaar veel afbreuk doet aan de gevechtswaarde van de vloot, een einde te maken.

Laten wij daartoe beginnen met in onze gedachten een vijftien, twintig jaar terug te gaan.

De Marine verkeerde destijds, wat materieel betreft, in een overgangstijdperk. De kruisers type „Atjeh", en daarmede vrijwel de laatste schepen met zeilvermogen, waren aan het verdwijnen. De eerste meer moderne schepen, Hr. Ms. „Koningin Wilhelmina" en „de Kortenaers" deden hun intrede.

Men meene echter niet dat gelijktijdig met dit moderne materieel ook meer moderne begrippen hunne intrede in de zeemacht deden.

Niet alleen dat elke Marine in haar wegen conservatief is, maar de toestanden — speciaal in onze Marine — leidden er toe, te maken dat nieuwe ideën, betere opvattingen omtrent den dienst, omtrent de discipline zeer moeilijk ingang vonden.

Om te begrijpen waarom zulks in 't bijzonder in onze Marine het geval was, dient men in de eerste plaats in het oog te houden, dat de discipline zich geheel aan moet passen aan het gehalte — en dit hangt direct af van de recruteering — der bemanning.

Met het verkrijgen van vrijwilligers voor onze vloot heeft men sinds onheuglijke tijden de grootste moeilijkheden gehad.

In de keuze der middelen om de bemanning voltallig te houden is men dientengevolge lang niet altijd kieskeurig geweest. En het logische gevolg daarvan was dat het gehalte dier bemanning langen tijd zoodanig is geweest, dat alleen met de zwaarste straffen een behoorlijke krijgstucht onderhouden kon worden.

Wij willen met enkele voorbeelden toelichten tot welke middelen de Regeering in den loop der tijden haar toevlucht heeft moeten nemen nemen om de bemannnig der vloot — voor zoover mogelijk — voltallig te houden.

Tijdens den oorlog met Engeland in het jaar 1796 stelde de admiraal DE WINTER voor om — ten minste gedurende dien oorlog — alle jongens boven de zeventien jaar in de wees- en armhuizen voor de vloot te doen leveren, en toen het bestuur voor dezen maatregel terugdeinsde wilde hij het leveren van een aantal geschikte personen voor ieder der districten verplicht stellen „en nu de schepelingen toch misnoegd waren, slechts eenige vroegere misbruiken bij de werving weder gedoogen". [1])

De nationale vergadering vaardigde dat jaar eene proclamatie uit, waarin tot dienstneming werd aangespoord. De uitgeloofde premiën werden aanzienlijk verhoogd, en op verschillende wijzen poogde men de werving te bevorderen.

BACKER DIRKS geeft hierbij, uit een nagelaten handschrift van den heer W. M. OBREEN, eene zoo merkwaardige illustratie van dit bevorderen der werving, dat wij niet kunnen nalaten die hier even te vermelden.

„Te Rotterdam verrees voor deze buitengewone werving eene stellage op de Groote Markt, waarop een tent met vlaggen, muzikanten en de noodige ververschingen; 's avonds verlicht. Een optocht, waarbij een zeeofficier in volle uniform, op een wit paard, aan de hoeken der voornaamste straten de proclamatie voorlas, afgewisseld met muziek, strekte tot inleiding. Wie zich aanbood mocht naar verkiezing een greep doen op een schenkblad vol guldens, of zich hiervan 80 voor een bevaren, 40 voor een onbevaren matroos doen uitbetalen. De meesten, het zekere voor het onzekere stellende, verkozen het laatste. Van den 21sten tot den 30sten Maart werden op die manier 203-personen geworven, die telkens bij troepjes, onder muziek, uit de tent werden weggeleid."

Welke misbruiken destijds bij de werving plaats vonden blijkt wel daaruit, dat een lid der nationale vergadering openlijk verklaarde, „dat velen in kleine herbergen op de grenzen van Brabant, Luikerland en Duitschland, door drank en andere kunstgrepen overgehaald, als ossen en schapen herwaarts werden gedreven, zonder de taal van het land te kennen."

Dat bij zulk een bende de krijgstucht slechts met de meest barbaarsche straffen gehandhaafd kon worden, ligt voor de hand.

„Zoo werd" — schrijft BACKER DIRKS — „den 30sten Nov.

---

[1]) „De Nederlandsche Zeemacht", J. J. BACKER DIRKS.

1795 een man van de „Dordrecht" wegens verregaande insubordinatie, aan het Nieuwediep met den strop om den hals gegeeseld en gebrandmerkt, met bepaling dat hij daarna vijftig jaar in het rasphuis moest doorbrengen, om eindelijk voor levenslang gebannen te worden. Men zou hier aan een schrijffout denken, bijaldien niet hetzelfde in meer dan een bericht voorkwam."

Ook na 1815 baarde het bemannen der vloot vele zorgen, en daar de werving niet voldoende resultaten gaf, beloofde de Regeering hun, die wegens desertie bij het leger en later wegens andere vergrijpen tot correctioneele straffen veroordeeld waren, herstel van eer en kwijtschelding van straf, op voorwaarde dat zij gedurende zes jaren aan boord van 's lands schepen zouden dienen.

Van deze z.g. „geaboleerden" gewagen de journalen dier dagen telkens. Deze menschen, gerecruteerd uit de provoosthuizen, werden bij hun komst aan boord door brieven van den Koning met zekere plechtigheid in hunne eer hersteld. Gedurende de volgende jaren werd getracht de vloot bemand te houden door de werving, liefst van bevaren volk, doch, hoe weinig kieskeurig men ook was, toch werd het gebrek aan personeel, vooral door het grooter worden der koopvaardijvloot, steeds gevoeld. En nadat in de Grondwet van 1848 de bepaling was opgenomen, dat een gedeelte der militie voor den dienst ter zee kon worden bestemd, kwam in 1861 in de Staten-Generaal de wet op de nationale zeemilitie ter tafel waarin ook een hoofdstuk over de zeemilitie voorkwam, en volgens welke wet voortaan van elke lichting 600 man ter zee zouden dienen, die zich vrijwillig moesten aanbieden, terwijl, wanneer het aantal vrijwilligers niet voldoende was, het ontbrekende aantal uit de overige lotelingen zou worden aangevuld.

Bij de beraadslagingen had men tegen deze laatste bepaling bezwaren en werd de inlijving bij de zeemilitie voor elke lichting facultatief gemaakt, terwijl het altijd mogelijk was dat zich geen voldoend aantal vrijwillige lotelingen opgaf. Dank zij den gunstigen bepalingen echter klom dit aantal spoedig tot ver over de zeshonderd.

Het grootste gedeelte der bemanning van de vloot werd evenwel nog door werving verkregen en de equipages der schepen vormden een zeer heterogeen samenraapsel van ruwe elementen, die afwisselend bij de Marine en koopvaardij hun bestaan vonden. Toen de Minister Taalman Kip in 1874 in het kabinet Heemskerk met de portefeuille van Marine belast werd, wees hij bij zijne eerste begrooting reeds op de toenemende bezwaren om door werving het benoodigde aantal bevaren matrozen te verkrijgen en hij bepleitte het doelmatige van het grootendeels aanwerven van jong volk, ten einde dit door opleiding en betere vooruitzichten aan de Marine te binden.

Sinds dien legde men zich voornamelijk op de werving van jong volk toe en kreeg men de — later zoo dikwijls becritiseerde — kinderwerving.

De „Admiraal van Wassenaer" werd te Amsterdam in dienst gesteld, waarop alle jongens, zoowel die van de werving als die van de Kweekschool voor de zeevaart te Leiden [1]), opgeleid zouden worden. Later nam deze kweekschool — tegen eene bepaalde subsidie — allen op.

Bestond in dien tijd, en uit den aard der zaak nog geruimen tijd daarna, het grootste deel der bemanning van de oorlogsvloot uit de, met zooveel moeite en dikwijls met allerlei misbruiken, verkregen vrijwilligers, langzamerhand verbeterde het gehalte.

Het volk, jong in dienst gekomen, gedeeltelijk door den Staat onderwezen en opgevoed, was heel wat meer ontwikkeld dan de matroos van den ouden stempel, aan wiens eerste opleiding meestal zoo bitter weinig ten koste was gelegd. En reeds vóór het jaar 1890 was de vloot bemand met een geheel ander soort menschen, met een nieuwe generatie.

De organisatie van de zeemacht, de inwendige voorschriften, de veranderingen in het reglement op de krijgstucht hadden echter met deze verandering van het personeel geen gelijken tred gehouden, al waren in 1879 de lijfstraffen afgeschaft.

Dit lag eenigszins voor de hand, want de officieren, die vóór het jaar '70 in dienst waren getreden, en die, van hun eersten stap op de vloot af, gewend waren aan een zeer strenge discipline, aan een ijzeren tucht, gehandhaafd dikwijls door slagen met of zonder „laarzen" of „handdagen", waren thans in de hoogere rangen opgeklommen. Het waren de Ministers, de vlagofficieren en commandanten in de negentiger jaren en later. En hunne meeningen en opvattingen hadden niet nagelaten ook grooten invloed op de jongere officieren uit te oefenen.

Voeg daarbij de omstandigheid, dat het meerendeel der zeeofficieren door de Atjeh-blokkade gedurende hun Indischen tijd vrijwel afgezonderd leefde, en ook door het verblijf in Holland in afgelegen Marine-directies weinig aanraking met de burgermaatschappij had, dan zal het duidelijk zijn, dat de meesten van hen het zich ontwikkelende sociale leven slechts zeer uit de verte leerden kennen.

Dat er destijds billijke grieven bestonden — trouwens niet alleen van het mindere personeel — wie zal dit kunnen tegenspreken?

Wanneer men nagaat, welke de toenmalig vigeerende bepalingen waren, hoe destijds de voeding en de salarieering waren, dan vraagt men zich met verwondering af, of dit nog slechts zulk een korte spanne tijds geleden is.

Er kwam nog een ernstige zaak bij, ook een gevolg van bovengenoemde oorzaken.

---

[1]) Deze Kweekschool was in 1856 door particulieren in het leven geroepen met het philantropisch doel om verwaarloosde knapen voor 's Lands Zeedienst op te leiden.

De opleiding nl. van de zeeofficieren, zelfs 'n twintig jaar geleden, miste elken paedagogischen grondslag. Het was een zuivere technische opleiding, een goede vakopleiding op meer wetenschappelijke basis, geheel voldoende om bekwame zeeofficieren te vormen, maar .... er ontbrak elke poging tot karaktervorming. De discipline op het Koninklijk Instituut voor Marine was zeer streng; bovendien werd daar somstijds tegen het meest elementaire gevoel van recht gezondigd, en zulks was temeer mogelijk, omdat den adelborsten, daar zij geen militair waren, practisch elk hooger beroep ontbrak. Hier werden geen karakters gevormd; het leek soms of deze opleiding poogde karakters te breken.

Waar verder de moeilijke, dikwijls ondankbare taak van den zeeofficier voor het grootste gedeelte bestaat in opleiding, in de opvoeding, dus in de karaktervorming van den minderen schepeling, was het onverantwoordelijk hem op de vloot te zenden zonder dat hem eenig idée van militaire paedagogie gegeven was.

Trouwens, de verdere opvoeding van den officier — zoo van het Instituut — was ook geheel zonder systeem, zonder leiding; zij was van een paedagogisch standpunt geheel verkeerd. Wie, die in die dagen aan boord gekomen, de onmenschkundige, dikwijls grievende, behandeling der oudere officieren ondervond, zal dit ontkennen? Door schade en schande moest men trachten wijs te worden.

Men keek zooveel mogelijk van de oudere officieren af — ook hun omgang met de minderen.

Aan verschillende gegronde klachten der bemanning van de vloot werd niet voldoende aandacht geschonken, sommige billijke grieven werden geheel genegeerd. Ook zij, die aan het Departement van Marine de lakens uitdeelden waren meerendeels gerecruteeerd uit de oude school. Het waren voornamelijk klachten over de voeding en de salarieering, aan welke zich spoedig — vooral toen de klagers hierin aangemoedigd werden door een, onder redactie van het latere Kamerlid STAALMAN staand blaadje „Extra Tijding" klachten over onheusch optreden der officieren paarden.

Een, ook door bovengenoemd blad onderhouden, ontevreden geest openbaarde zich meer en meer.

In het najaar 1896 besloot de onderofficiers-vereeniging „Admiraal de Ruyter" zich in het vervolg ook bezig te houden met de verbetering van de positie der onderofficieren van de Marine.

In het „Gedenkboek ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan van den Algemeenen Bond van Nederlandsche Marinematrozen", deelt de tegenwoordige redacteur van „Het Anker", VERSTEGEN, uitvoerig mede, hoe hij met enkele andere matrozen het plan opvatte ook eene vereeniging in dien geest op te richten.

Wij lezen daarin:

„In die dagen scheen ook in de vereeniging „Admiraal de

Ruyter" wel fut te zitten. Zij (de onderofficieren) waren vol van de gehouden vergadering waar STAALMAN had gesproken, en mij wisten zij heel spoedig te vertellen, dat wij ook een vereeniging moesten oprichten.

Ik diende toen op de „Bellona" en broeide daar als kabelgast mijn plannen uit. GOTTMER, met wien ik tamelijk bevriend was, ook daar aan boord, voelde ook veel voor een vereeniging en wij spraken er herhaaldelijk over. Maar hoe er aan te beginnen, dat was de quaestie.

Deze vraag hield ons al een paar dagen bezig, toen op zekeren avond, ik had de wacht, BONARIUS, die op de „Kortenaer" diende en ook de wacht had, mij met een bezoek kwam vereeren. Ze hadden hem van mijn plannen ingelicht en hij voelde ook wel iets voor dat idée. We hakten daar aan boord van de „Bellona" 's avonds na theewater den knoop door en zouden beginnen. Ik nam op me, want daar was ik „beter geschikt" voor, meenden m'n confraters, om een advertentie te plaatsen in „'t Vliegend Blaadje", waarin de matrozen werden opgeroepen tot een vergadering", etc. Het gevolg was dat op den 22^{en} Januari 1897 eene openbare vergadering gehouden werd, op welke vergadering besloten werd tot de oprichting eener vereeniging genaamd „Eendracht maakt macht" welke naam op de volgende vergadering veranderd werd in die van „Algemeene Bond voor Nederlandsche Marinematrozen".

Een bond, die ijveren zou voor lotsverbetering.

Dat de opkomende arbeidersbeweging in Nederland ook haar invloed op de Marine had uitgeoefend, was duidelijk.

II.

Op de statuten van den „Algemeene Bond voor Nederlandsche Marine-matrozen" werd de Koninklijke goedkeuring verkregen.

Gedurende de eerste jaren leidde de bond een betrekkelijk kwijnend bestaan, voornamelijk veroorzaakt door het ambulante leven en de veelvuldige overplaatsingen der bestuursleden. De oprichter, matroos 1^{e} klasse VERSTEGEN, was met Hr. Ms. „Zeeland" naar West-Indië. In het najaar 1898 was de bond zelfs heelemaal aan het verloopen en telde nog slechts ± 30 betalende leden, toen VERSTEGEN's diensttijd eindigde en hij reserve-matroos werd.

Onmiddellijk nam hij de zaak weder ter hand en schreef in November eene vergadering uit, waarin de vraag behandeld werd of de bond opgeheven moest worden, dan wel moest blijven bestaan.

Deze vergadering besloot met algemeene stemmen dat de bond zou blijven bestaan; tevens werd besloten propaganda te maken.

In de Tweede Kamer was de bond nog niet besproken.

Het was in die jaren voornamelijk het Kamerlid STAALMAN, die daar de grieven der bemanning besprak en op vele ver-

beteringen aandrong. Zijn betoog droeg helaas te dikwijls de sporen van een haat aan het officierscorps, waardoor het den Minister en de Kamer prikkelde en daardoor een deel van zijne uitwerking miste.

Aan het voorloopig verslag op de begrooting voor het dienstjaar 1899 voegde deze afgevaardigde een nota toe, waarin de grieven, welke z. i. tot het groote verloop onder het personeel leidden, werden aangegeven.

Hij klaagde o.a. over de lichtvaardige wijze van straffen, over het weinig verstandige optreden der officieren, die geen voldoende rekening hielden met de toeneming van de algemeene ontwikkeling der équipage en die haar uit de hoogte bejegenden. Ook klaagde hij over de inspectiën op Zondag — zeker een billijke grief.

Inmiddels was in het najaar van 1899 de bond van korporaals en mariniers „Willem, Joseph, baron van Gent" opgericht, welks doel met dat van den Matrozenbond overeenkwam. Ook de statuten dezer vereeniging verkregen — zeer tegen den zin en tegen het advies van den Minister Roëll — de Koninklijke goedkeuring.

De richting welke de bonden insloegen werd thans spoedig duidelijk. In den mariniersbond leerde een korporaal zijn ondergeschikten in eene openbare vergadering, dat zij — de vaksoldaten — daar waren tot bescherming van het kapitaal.

De Matrozenbond vroeg eerst den afgevaardigde Staalman op eene propaganda avond te komen spreken, doch toen diens antwoord uitbleef, werd het verzoek aan Henri Polak gericht, die verhinderd was, waarop de socialist Jan van Zutphen als spreker optrad.

Begin 1899 besloot het hoofdbestuur, waarvan Verstegen — lid der S. D. A. P. — voorzitter was, deel te nemen aan de landelijke meeting voor de invrijheidsstelling van de gebroeders Hoogerhuis.

Kort daarop zou het vaandel onthuld worden, en besloot men in eene vergadering Ds. De Koe — zooals bekend eveneens socialist — als feestredenaar uit te noodigen. Door omstandigheden werd evenwel het besluit dezer vergadering niet uitgevoerd en sprak de voorzitter zelf de feestrede uit.

Op de eerste algemeene vergadering van het jaar 1900 kwam men overeen eene audiëntie aan te vragen bij den Minister van Marine, ten einde verschillende verbeteringen te bepleiten.

De audientie werd geweigerd; de Minister wilde wel matrozen ontvangen, doch niet als afgevaardigden van den bond.

Hierop stelde men de grieven in een toegelicht request op, welk request — voorzien van een voorwoord en een naschrift — tevens als brochure op de vloot verspreid werd.

Het antwoord van den Minister Roëll luidde: „Dat bij voortduring op de belangen van het geheele personeel der Koninklijke Nederlandsche Zeemacht werd gelet, doch dat de gewenschte veranderingen niet konden geschieden."

Onder de gedane verzoeken waren er eenige welke o. i. zeker voor inwilliging vatbaar waren, hetgeen trouwens ook later geschied is.

Dat het vertrouwen in de autoriteiten door dit antwoord niet versterkt werd, ligt voor de hand.

In hetzelfde jaar werd de voorzitter, VERSTEGEN, vervangen en tot secretaris gekozen, welk secretariaat spoedig daarop, in verband met de daaraan verbonden drukke werkzaamheden, bezoldigd werd.

Het belangrijkste besluit van de jaarvergadering, in 't begin 1901 gehouden, was wel dat tot oprichting van een eigen orgaan „Het Anker".

De redactie van dit orgaan werd aan den secretaris opgedragen; het eerste nummer ervan verscheen op 6 April 1901.

Het was vooral aan den inhoud van dit blad te danken, dat de bond de aandacht der autoriteiten begon te trekken. En zulks te meer nadat een door den secretaris geschreven — namens het Hoofdbestuur van den bond onderteekend — artikel in enkele bladen verscheen, waarin geklaagd werd over misstanden in het Hospitaal, en voor welk artikel de schrijver door de rechtbank te Alkmaar wegens smaadschrift tot 7 dagen gevangenisstraf werd veroordeeld. [1])

Een en ander was aanleiding dat in de gewisselde stukken over de Marinebegrooting voor 1902, de bonden uitvoerig besproken werden.

> .... „Van verschillende zijden werd den Minister ernstig in overweging gegeven maatregelen te nemen tegen den Bond van Nederlandsche Marine-Matrozen en tegen den Bond van Mariniers. Men begreep niet dat zulke vereenigingen onder militairen worden geduld. De geest dezer bonden is socialistisch en in strijd met de eischen der discipline"....
>
> .... „Waar nu de reserve-matroos handelde op last van den Matrozenbond, verlangde men van den Minister een zeer beslist antwoord op de vraag, of zijns inziens een bond als deze onder marine-matrozen geduld mag worden"....
>
> .... „Evenzoo drong men aan op krachtig optreden tegen den Mariniersbond"....
>
> .... „De onverklaarbare lauwheid ten deze van de militaire autoriteiten is oorzaak dat zoodanige (socialistische) propaganda onder militairen bedenkelijke afmetingen aanneemt, en dat van hare verderfelijke gevolgen hoe langer hoe meer zal blijken"....

Ziedaar eene bloemlezing uit het voorloopig verslag over deze begrooting.

Echter — zoowel in de gewisselde stukken als bij de be-

---

[1]) Dit vonnis werd eerst door het Gerechtshof te Amsterdam gewijzigd in 14 dagen gevangenisstraf en daarna door den Hoogen Raad in 14 dagen hechtenis of f 100 boete.

raadslagingen over die begrooting — vonden de bonden hunne natuurlijke verdedigers en hun steun bij de sociaal-democratische Kamerfractie. En ook hierdoor was de weg, die deze bonden zouden bewandelen, nog duidelijker aangegeven.

In hetzelfde voorloopige verslag treffen wij deze alinea aan: „Ook met den aandrang tot krachtig optreden tegen de beide hierbedoelde bonden op grond van hunne socialistische propaganda en in het algemeen tot het nemen van maatregelen tegen zoodanige propaganda onder militairen, verklaarden sommige leden niet te kunnen instemmen."

De Minister KRUYS zeide in de Memorie van Antwoord o.a. het volgende:

„Zoolang het bij artikel 9 der Grondwet aan de ingezetenen gewaarborgd recht tot vereenigen en vergaderen ook van toepassing is op militairen, kan van het niet dulden of verbieden van dergelijke vereenigingen moeilijk sprake zijn."

Hij deelde vervolgens mede dat den Mariniersbond rechtspersoonlijkheid was verleend, zeer tegen den zin en tegen het advies van zijn ambtsvoorganger en zeide ten slotte: „Het geheele betoog in het voorloopig verslag tegen de werking der daar genoemde bonden, toont duidelijk aan, dat het aan de ingezetenen gewaarborgd recht tot vereeniging en vergadering in belangrijken strijd kan komen met de eischen der krijgstucht en met de op de militairen rustende verplichting van bescherming en verdediging van het gezag; zoodat, wil men daaraan een einde zien gemaakt, het voor de hand zou liggen om de betrekkelijke wetsvoorschriften te wijzigen."

Bij de beraadslagingen in de Tweede Kamer over deze begrooting werd omtrent dit laatste punt vrij uitvoerig van gedachten gewisseld. De heer VAN KARNEBEEK wees er o.a. op dat het eerste lid van art. 9 der Grondwet: „Het regt der ingezetenen tot vereenigen en vergaderen wordt erkend" aangevuld wordt door het tweede lid: „De wet regelt en *beperkt* de uitoefening van dat regt in het belang der openbare orde", terwijl tot uitvoering van dat tweede lid de wet van 1855 [1]) diende, zoodat het z. i. vast stond dat art. 9 van de grondwet volstrekt geen beletsel zou zijn om de wet van 1855, zoo zij op dit punt niet voldoende was, te verscherpen ten aanzien van bonden van militairen, die geacht zouden kunnen worden in strijd te zijn met hetgeen men moet achten: het belang van de openbare orde.

Dat zijn betoog niet onweersproken bleef ligt voor de hand. Bij deze beraadslagingen bleek tevens dat de afgevaardigde STAALMAN de bonden — nu deze de sociaal-democratische richting opgingen — in den steek liet.

In het jaar 1902 sloot de Matrozenbond zich aan bij het kiesrecht-comité en demonstreerde voor het eerst mede te Amsterdam en Helder.

---

1) Wet op het vereenigen en vergaderen.

Als opvolger van den Minister KRUYS, die aan het einde 1902 overleed, trad de vice-admiraal ELLIS in het voorjaar 1903 op, die een hardnekkigen strijd met den bond aanving.

En zulks was te meer noodzakelijk, daar in de dagen der spoorwegstaking wel gebleken was, hoe welig de socialistische beginselen wortel geschoten hadden in de bonden.

Zoo had de afdeeling Amsterdam van den Matrozenbond in vergaderingen op 7 en 8 Februari, onder voorzitterschap van den tegenwoordigen administrateur van den bond van minder marine-personeel A. W. MICHELS, gehouden in het Café „De Hoop", De Ruyterkade, o. a. de volgende motie aangenomen, welke tevens aan „Het Volk" werd opgezonden:

„De vergadering van mindere marine-schepelingen, georganiseerd in hun respectievelijke vakvereenigingen, vergaderd op 7 en 8 Febr. in Café „De Hoop", De Ruyterkade, Amsterdam;

gehoord de besprekingen van die avonden;

in aanmerking nemende, dat zij zich beschouwen als arbeiderskinderen, en hunne bonden, als zelf strijdende voor lotsverbetering, een deel uitmakende van de Nederlandsche arbeidersbeweging;

besluit zich solidair te verklaren met de arbeiders, *en daarmede bij een eventueel gewelddadig optreden terdege rekening te houden.* [1])

Dat de Matrozenbond ook genoemd werd op de biljetten van het comité van verweer, bij de organisaties die tot wering van de dwangwetten zouden staken, schijnt door een misverstand geschied te zijn. Wel woonden de administrateur van dien bond en de secretaris der afdeeling Amsterdam de vergadering van het comité bij.

In het reeds meer genoemde gedenkboek schrijft b.g. A. W. MICHELS o.a. over die stakingsdagen:

„Het was tusschen matrozen en arbeiders in die dagen een joviale boel. Kwam men aan den wal clubjes stakende arbeiders tegen, was het de vaste vraag: „Nou jonges, schieten jullie niet?" en wij: „Nee hoor", waarna ze lachende van „dat-wisten-we-wel" hun weg vervolgden".....

Hij besluit zijn herinnering aan die dagen met deze woorden:

„En wanneer ooit over handelingen en besluiten van de toenmalige leden worde geoordeeld, dat men dan tevens bedenke, dat alles toen meewerkte de gemoederen te ontstellen en de geesten te overspannen.

Veel begrijpen doet veel vergeven!"

Wij vragen ons af, of niet altijd in zulke dagen de gemoederen ontsteld zullen zijn en of dit — juist in die dagen, waarin men op de militaire macht geheel moet kunnen rekenen — als verontschuldiging mag gelden voor zulke daden.

Dat het den Minister ELLIS ernst was met zijn strijd tegen de bonden blijkt wel uit de volgende uitlatingen bij de vaststelling der definitieve begrooting voor 1903.

[1]) Cursiveering van ons.

...."Overigens wenscht de Minister den invloed van alle mogelijke militaire vereenigingen en bonden te fnuiken, voorzoover zij niet medewerken tot instandhouding van de militaire tucht".... en verder: ...."De militaire vereenigingen acht de Minister nuttig noch noodig, dus ongewenscht"....

De Minister trachtte door het verwijderen van slechte elementen, gelijktijdig met het aanbrengen van verschillende verbeteringen, den geest onder het personeel te verbeteren.

„Het Anker" werd op de vloot verboden, en het Hoofdbestuur van den bond, dat hij aansprakelijk stelde voor den inhoud van dat blad, herhaaldelijk uit den zeedienst ontslagen (o.a. ook de tegenwoordige administrateur A. W. Michels).

„Ik weet", zeide Minister Ellis, „dat een zestal maanden geleden door die partij (de sociaal-democratische) besloten is krachtiger in te werken bij de Marine en waar ik ook weet wat dit zeggen wil, moet ik wel daartegen ageeren, om voor mijn personeel te zorgen."

En de heer Hugenholtz antwoordde daarop dat hij zich niet veel resultaten voorstelde van de actie van den Minister; „de sociaal-democratie had wel voor heetere vuren gestaan".

De strijd ging hard tegen hard. De bond verspreidde een brochure over de kinderwerving. Er werd een buitengewone algemeene vergadering belegd, om te beslissen over de te volgen tactiek. „Het Anker" werd als officieel orgaan van den bond losgelaten, maar .... het bleef bestaan, zonder dat de organisatie er voor verantwoordelijk was.

Eindelijk — October 1904 — werd den Matrozenbond, op grond van afwijking zijner statuten, ingevolge uitspraak van den Hoogen Raad, de koninklijke goedkeuring ontnomen.

Niettemin hield hij het hoofd boven water. Gedurende het jaar 1905 was er — ten einde de bestuurderen te onttrekken aan de onaangename gevolgen — een geheim hoofdbestuur.

„Deze tijd", — zoo zegt de onlangs op last van het Hoofdbestuur verschenen en gratis op de vloot verspreide brochure „Vereenigt U" — „is voor den Bond geweest het louteringstijdperk".

Inmiddels waren ook onder het andere personeel van de vloot verschillende bonden opgericht, waarvan sommige slechts een kwijnend bestaan leidden, terwijl andere verdwenen, om spoedig in een eenigszins gewijzigden vorm weer te verschijnen.

Zoo was in 1901 de stokersbond „Goetgeluk" opgericht, en was een „Algemeene Bond van Onderofficieren der Zeemacht" opgericht, waarin echter door tegenstrijdigheid van belangen verdeeldheid ontstond, zoodat de korporaals zich afscheidden en een „Bond van Korporaals" oprichtten.

Ook werd in 1906 de „Algemeene Mariniersbond" gesticht.

Dat van eene algemeene organisatie, waarbij zooveel mogelijk het geheele mindere personeel betrokken was, meer kracht uit kon gaan, was iets dat de bestuurderen van den Matrozenbond ook duidelijk inzagen, en hoewel aanvankelijk op eenige moei-

lijkheden stuitende, werd den 12en Januari 1908 de „Bond voor minderMarine-personeel" opgericht, welke organisatie een samensmelting van den Matrozen- en Mariniersbond was, terwijl de stokersbond eerst zelfstandig bleef, doch gaandeweg is verdwenen en vele stokers langzamerhand ook tot den algemeenen bond zijn toegetreden.

Daar van laatstgenoemde categorie van schepelingen evenwel nog slechts 40% is toegetreden, wordt onder hen den laatsten tijd veel propaganda gemaakt. Ook met dit doel is de brochure „Vereenigt U" geschreven.

III.

Wij zullen thans den Bond voor minder Marine personeel bespreken.

Volgens het reglement stelt hij zich ten doel „de belangen van het mindere marine personeel te bevorderen."

Hij zoekt dit doel te bereiken door alle wettige middelen, die er toe kunnen leiden. Deze middelen worden in het reglement nader omschreven; daaronder vinden wij, behalve vergaderen en requestreeren, „het plaatsen van stukken in verschillende bladen", „het samenwerken met vereenigingen, die hetzelfde doel voor hare leden beoogen, en dit door gelijksoortige middelen trachten te bereiken".

Leden kunnen zijn: matrozen, stokers en mariniers, die den leeftijd van 18 jaar bereikt hebben.

Het lidmaatschap vervalt o. a. door bevordering tot korporaal, door diensteindiging en ontslag, en door royement.

De bond heeft afdeelingen overal waar minstens 20 leden aanwezig zijn; deze afdeelingen hebben een bestuur; verder heeft hij correspondentschappen. Een der afdeelingen in Oost-Indië fungeert als hoofdafdeeling; zij wordt aangewezen door het Hoofdbestuur.

Dit laatste bestaat uit 7 leden en wordt voor den tijd van één jaar gekozen uit de afdeeling: „Helder".

Interessant zijn de bepalingen omtrent het royement. Behalve wegens het niet betalen van contributie, kunnen de leden n.l. geroyeerd worden op grond van: „het plegen van handelingen in strijd met de reglementen *of de belangen van den bond*" [1]).

Royeering kan geschieden op voorstel van 't bestuur eener afdeeling of minstens 10 leden, bij besluit eener huishoudelijke vergadering der afdeeling, terwijl verspreide leden worden geroyeerd op voorstel van het hoofdbestuur of minstens 10 leden door de algemeene vergadering.

Van elk royement bestaat beroep op het hoofdbestuur en in laatste instantie op de algemeene vergadering.

Dat deze bepalingen in hun onderling verband beschouwd een kiem van terrorisme in zich sluiten, kan den lezer moeilijk

[1]) Cursiveering van ons.

ontgaan, en zulks te meer in verband met de geringe sterkte, die de afdeelingen kunnen hebben.

Uit het jongst verschenen Correspondentieblad (Dec. 1912) blijkt dan ook dat in Nederlandsch-Indië door de afdeelingen ± 20 leden zijn geroyeerd op grond van het feit „*dat zij de extra-verstrekking op 31 Augustus hebben aangepakt*".

Blijkbaar vindt het hoofdbestuur van den bond dit wel wat sterk, maar het bestuur der Indische hoofdafdeeling schrijft, dat deze lieden, die de orders niet opgevolgd hebben, een schandvlek voor de organisatie zijn....

De bond heeft een administrateur, een vast ambtenaar, welke functie sinds jaren door het vroegere bestuurslid A. W. MICHELS bekleed wordt.

Bij overlijden van een lid of bij bevalling van diens echtgenoote deelt de bond uit de algemeene kas een uitkeering uit.

Verder heeft de bond een „slachtoffersfonds".

Het doel van dit fonds is, om leden, die als slachtoffers van den bond vallen, financieel te steunen.

Het reglement zegt dat „als slachtoffers worden beschouwd, *zij, die ingevolge een opdracht, hun door het hoofdbestuur of de organisatie gegeven, nadeel ondervinden, alsmede zij, die volgens het H. B. als zoodanig moeten worden beschouwd*". In het laatste geval is het H. B., alvorens eene beslissing te nemen, verplicht een referendum onder de leden in Nederland hierover te houden. De wekelijksche steun uit dit fonds kan ƒ 7.50 bedragen.

De bond heeft verder een vaandel en een bondslied:

„Werkers, waar g' ook zwoegt en lijdt,
Zijn wij niet van eenen bloede?
Striemt ons niet dezelfde roede,
Welker scherpte gij ook lijdt?" . . .

. . . „De Arbeid, op wien alles rust,
Wil niet meer zijn uitgezogen". . . .

. . . „Kennen we onzes werkers plicht
All' voor één en één voor allen:
Mogen nog zoovelen vallen,
Geen die ontrouw wordt of zwicht".

Het officieel orgaan van den bond is het Correspondentieblad, dat aan boord toegelaten is. Geredigeerd door den administrateur A. W. MICHELS. Daarnaast staat „Het Anker" — niet officieel orgaan van den bond. Geredigeerd door den heer A. G. A. VERSTEGEN, oprichter, oud-voorzitter, oud-secretaris en administrateur van den bond. Verder heeft de bond natuurlijk rechtskundigen bijstand. Het totaal aantal leden is thans pl.m. 2800, zijnde 92 % der matrozen, 64 % der mariniers en 40 % der stokers [1]).

[1]) „Het Anker" 8 Juni 1912.

In „Het Anker" schrijft behalve de redacteur, ook de administrateur van den bond hoofdartikelen; verder staat het open voor vrijwel iederen schepeling, die meent een klacht te hebben over een toestand of een superieur.

Of de redakteur van „Het Anker" behoort tot de beambten van den bond? We meenen van niet, hoewel men, afgaande op sommige uitingen in dit blad en op andere gegevens, dit wel zou zeggen.

Zoo hield hij de feestrede ter gelegenheid van het tienjarig bestaan en ook hij schreef het overzicht van die tien jaar in „Het gedenkboek", en ook nu weer schreef hij de brochure „Vereenigt U", welke samengesteld is volgens besluit van het hoofdbestuur. Dan schrijft „Het Anker" van 24 Augustus 1912 onder het hoofd „De Roode Dinsdag":

„Het H. B. van den Bond voor minder Marine-personeel besloot de beambten als afgevaardigden te zenden naar de betooging voor Algemeen Kiesrecht, welke 17 September in Den Haag gehouden wordt", terwijl het nummer van 21 September van dat blad over de terugkomst der manifestanten het volgende relaas geeft:

„Toen de extra-trein met manifestanten in Den Helder aankwam, werden dezen opgewacht door een ontzaglijke menschenmassa, die aan het station was bijeengekomen.

Een dichte drom van eenige honderden schepelingen verzamelde *zich rond het vaandel en onder het zingen van socialistische liederen* [1]) schoof de groote menschenzee de Keizerstraat in tot voor het gebouw, waar door VERSTEGEN het feit van dezen dag werd gememoreerd, wat met een „Leve 't Algemeen Kiesrecht" gevolgd door een driewerf hoerah, bezegeld werd",..

...„Het was een onvergetelijke thuiskomst voor de strijders voor deze goede zaak, hun in hoofdzaak door de schepelingen bereid". En het artikel besluit: „Een woord van hulde voor deze propaganda aan onze vrienden op de vloot".

Wij hebben dus: 1e. de administrateur van den bond, lid der S. D. A. P., tevens redacteur van het Correspondentieblad; 2e. de redacteur van „Het Anker", lid der S. D. A. P.; 3e. de rechtskundige bijstand.

Dit is het blijvend gedeelte, dat zijn geheelen tijd aan den bond kan wijden; dit is het gedeelte, dat den bond jaren kent en hem jaren geleid heeft; dit is de organisatie van de organisatie.

Daarnaast staat het hoofdbestuur, elk jaar gekozen, waarin uit den aard der zaak — de marineschepeling is niet lang in Holland en is gedurende dien tijd lang niet altijd in dezelfde marine-directie — zeer veel mutaties voorkomen. Dit bestuur kan zich bovendien slechts in zijn vrijen tijd aan de zaken, den bond betreffende, wijden, terwijl het daarenboven dikwijls varende is.

Het kwijnende bestaan, dat de bond in de eerste jaren,

---

1) Cursiveering van ons.

toen bovengenoemde vaste staf nog niet bestond, leidde, wijst er — duidelijker dan iets anders — op, dat naast het eigenlijke officieele bestuur, een tweede — niet-officieel — bestuur de leiding in handen heeft.

Wij hebben hierboven eenigszins uitvoerig de terugkomst van de kiesrechtmanifestanten aangehaald, ook om aan te toonen hoe het socialisme wortel heeft geschoten in de marine. We willen thans een en ander uit „Het Anker" aanhalen om te laten zien hoe dit socialisme verspreid wordt.

Zie, hoe in „Het Anker' van 23 November 1912 het Koningsschap besproken wordt:

....."De koning is niets anders dan een ambtenaar in staatsdienst, een ambtenaar der klasse, welke de staatsmacht in handen heeft.

„Ons Belang" [1]) zegt: Oranje troont boven de partijen. Dit beeld is juist, hoewel niet scherp genoeg. Oranje staat dus het dichtst bij de bovenste partij, d. i. de heerschende klasse".....

....."De koning regeert bij de gratie Gods, staat huichelachtig boven officieele stukken. Ja, bij de gratie van den god der bourgeoisie, den Mammon, waarvoor zich de heerschende klasse mitsgaders hun hooge priesters, de vorsten, zich lovend en prijzend nederbuigt.

„Dit is het koningschap in zijn naakte werkelijkheid voorgesteld en de gouden mantel, waarmede de bourgeoisie deze naaktheid poogt te bedekken, laat deze naaktheid nog meer uitkomen.

„De landvorst is trouwens altijd de dienaar der heerschende klasse geweest"...

Het hoofdartikel „tegen den oorlog" in hetzelfde nummer van dit blad vangt aldus aan:

„Wars van alle vredesgehuichel der bezittende klasse, vertoond in comedie-achtige conferenties, samengeroepen door personen die zelf al hun invloed en macht aanwenden, om legers en vloten uit te breiden en voortdurend toezien, dat de bewapening toch van de nieuwste constructie is, wars van al dat ergerniswekkend vertoon, strijdt de sociaal-democratie vóór den vrede, tegen den oorlog.

„De sociaal-democratie, internationaal georganiseerd, de rotsvaste vereeniging der arbeidersklasse, de jonge levenwekkende en sterk groeiende partij der proletariërs aller landen, is ook de eenige op de wereld, die dezen strijd gerechtigd is met ernst te voeren en ook voert. *Al wat voor de instandhouding van deze maatschappij werkt en propageert* [2]), staat schuldig aan den onmogelijk te beschrijven gruwzamen krijg, thans in Zuid-Europa op den Balkan gevoerd, staat schuldig aan elke menschenslachting op groote schaal, die men „oorlog" noemt".

---

[1]) Orgaan van den Algem. Bond van Onderofficieren der Zeemacht.
[2]) Cursiveering van ons.

Wij willen geen aanhalingen meer doen; wij hebben den laatsten jaargang van „Het Anker" voor ons en de keuze is groot. Ziet o. a. hoe de redactie van „Ons Belang", het orgaan van den algemeenen onderofficiersbond, door den administrateur A. W. MICHELS aangevallen wordt in „Het Anker" van 9 Nov. '12, omdat die redactie, naar aanleiding van de bekende artikelen van den heer THOMSON, heeft durven verklaren, dat de Bond van onderofficieren niet „rood" maar „oranje" was.

„Het Anker", zoo schrijft de heer MICHELS in de „Telegraaf", is het orgaan van het personeel. Maar dan toch voor een groot gedeelte gevuld met artikelen van hem en van den heer VERSTEGEN, beiden leden der S. D. A. P., en die hunne theorieën in deze artikelen niet onder stoelen of banken steken; voor het overige gedeelte opengesteld voor de anonyme klachten van schepelingen.

De bond heeft in de laatste jaren met afwisselend succes gerequestreerd. Het directe succes van deze verzoeken is gewoonlijk niet groot geweest, maar het indirecte succes is in de meeste gevallen wel degelijk merkbaar geweest. Veel van hetgeen verzocht werd is in den loop der jaren gewijzigd en ingrijpende veranderingen, o. a. wat de traktementsregeling betreft staan voor de deur.

Dan heeft de bond een zeer krachtige actie gevoerd tegen de zoo onbillijke passagiersbeperking, eene actie die voor het grootste gedeelte reeds met succes bekroond is.

De bond heeft op het mindere personeel in sommige opzichten ontegenzeggelijk een goeden invloed gehad. Het moreele gehalte is beter geworden; het drankmisbruik is zeer sterk verminderd. In hoeverre dit laatste alleen aan den bond te danken is, is moeilijk te zeggen.

Door zijne actie is verder de toestand van het mindere personeel in vele opzichten heel wat sneller verbeterd dan dit zonder een bond geschied zou zijn, dit valt zeker niet te ontkennen.

Welken invloed heeft de bond verder op de Marine als weermacht van den Staat gehad?

Voor wij hierop antwoorden, willen wij even de onlangs verschenen propaganda-brochure „Vereenigt U" bespreken.

Daarin wordt den schepeling van het begin af voorgehouden dat zijn eerste plicht is: een goed lid der organisatie te zijn.

„Hij moet begrijpen" — zoo staat daar — „dat alle persoonlijke krachten, hoe verschillend ook, *één* moeten zijn, daar waar het geldt den zwaren strijd voor lotsverbetering te voeren; hij moet bewust, geheel vrijwillig zijn plicht kunnen vervullen van op te gaan in het geheel, zoodra dit wordt gevraagd.

„Dat is de beteekenis van het woord „organisatie", wat ook het wachtwoord van het personeel der marine sedert tal van jaren is.

„En nu weten wij wel, dat niet elke organisatie correct is, maar dit is nog geen reden, zich bij de organisatie niet aan te sluiten..."

Het idee der vakorganisatie wordt vervolgens in deze brochure uiteengezet, benevens het verschil tusschen de burger- en de militaire vakorganisatie.

Behalve dat eerstgenoemde van het scherpe wapen „de werkstaking" gebruik kan maken, welk wapen den militairen vakorganisaties ontzegd is, heeft de burger vakorganisatie tot taak het vak op hooger niveau te brengen, het te veredelen.

„De militaire organisatie" – zoo vervolgt de brochure – „heeft die taak niet, zij heeft geen sociale roeping, haar taak bestaat uitsluitend in het werken voor betere verhoudingen, waaronder haar leden moeten leven.

„Met de technische inrichting van schepen heeft de organisatie niet te maken, dan voor zoover het betreft de inrichting van het logies, van de woonruimte en alles wat daarmee samenhangt en het personeel, wat de vakorganisatie vormt, raakt. De rest, als bewapening, oorlogswaarde van het schip etc., gaat de organisatie niet aan; te ijveren voor verbetering van deze aangelegenheden behoort niet tot haar roeping".

De brochure schildert vervolgens in eenigszins schrille kleuren den toestand van vroeger, geeft daarna in 't kort de geschiedenis van den bond en verklaart zijne werking.

Wij lezen daarin:

„Elk lid van de organisatie heeft tot duren plicht, ter wille van de gezondheid van het lichaam, waarvan hij een deel is, te zorgen, dat de harmonie daarin zoo goed mogelijk is. Dat is nu eenmaal in een organisatie, die op centralisatie berust en van uit één punt wordt geleid, geboden eisch.

„*Dat centrale punt is het hoofdbestuur.*

„Van daar worden, als van uit de hersenen van den mensch, de bevelen gezonden naar de overige deelen van het lichaam, de leden, wat dan geschiedt door tusschenkomst van de afdeelingen. *Dat dus de bevelen van het hoofdbestuur stipt en uiterst nauwkeurig behooren te worden uitgevoerd, ligt voor de hand*".

Wat – gezien de werkelijke stand van zaken – dit centrale bestuur is, behoeft o. i. geen nadere toelichting.

Nadat in deze brochure den schepeling goed ingeprent is, welke zijne verplichtingen tegenover de organisatie zijn, wordt gezegd, dat een goed lid van de organisatie ook een goed zijn plicht betrachtend schepeling moet zijn.

„Dat te zijn, is tevens een van de eerste plichten weer... tegenover de organisatie".

Wij krijgen dan ook nog iets over de discipline te hooren; de brochure zegt:

„En ten opzichte van de superieuren, vooral van de korporaals en onderofficieren, behoort de organisatieman te weten waar hij staan moet".

Als redenen van dit „vooral" vinden wij aangegeven, dat een onderofficier ook een *ondergeschikt dienaar* is, die vaak opstootjes van een superieur ontvangt voor een zaak, door een ondergeschikte van hem bedreven. „In zoo'n geval is het te

begrijpen, dat die man, om zichzelf te redden, strengere maatregelen gaat nemen".

De redenen van dit „vooral", bij de onderofficieren nog niet erg duidelijk, treden wat de korporaals betreft echter helder naar voren.

„*De korporaals*" – zoo zegt de brochure – „*bij de Marine hebben zich georganiseerd voor lotsverbetering, staan met hun organisatie op een vrij zelfstandige basis en werken daar, waar dit mogelijk is, met onzen bond samen*".

Dan volgt een en ander over de moeilijke positie van den korporaal en krijgt men de volgende conclusie:

„Welnu, waar dit het geval is, waar de korporaal aan boord een zeer moeilijke positie inneemt, is het de taak van elk georganiseerde, door de stipte betrachting van den plicht te zorgen, dat deze positie niet nog moeilijker te handhaven wordt.

„*Daartegenover zal, ook door middel van hun organisatie, aan de korporaals, voor zoover noodig, het besef worden bijgebracht, dat zij in geen geval het mindere personeel zwaarder belasten dan noodig is.*

„Vooral met het oog op de nieuwe phase, welke de organisatie bij de marine is ingetreden, komt het ons gewenscht voor, dat de leden van de organisatie hieraan vooral de aandacht schenken".

De brochure – waarin ook tegen sabotage gewaarschuwd wordt – geeft ten slotte een overzicht over hetgeen de bond tot stand gebracht heeft en eindigt met de verzekering, „dat alleen verbetering, zoowel in moreel als materieel opzicht, te verwerven is door een zoo krachtig mogelijke en doelbewuste organisatie".

IV.

Wij stelden ons de vraag: Welken invloed heeft de bond op de Marine als weermacht van den Staat gehad?

De schepeling voelt zich in de eerste plaats lid der organisatie, niet van de groote staatsorganisatie, de Marine, waarin hij toch gekomen is om haar naar zijne beste krachten te dienen, neen, van de organisatie voor lotsverbetering. Van zijn plichten tegenover die organisatie, die zulk een concreet doel heeft, die geen sociale roeping heeft, is hij geheel doordrongen.

Bovendien, voldoet hij aan die plichten niet, volgt hij de bevelen niet op – neemt hij b.v. de extra verstrekking aan – hij wordt geroyeerd, dat wil aan boord vrijwel zeggen: uit de gemeenschap gestooten.

Met de gevechtswaarde der schepen heeft de bond niets te maken, slechts met de bewoonbaarheid.

Wordt het gevoel, toch in de eerste plaats te behooren tot de Koninklijke Marine, die een deel vormt van den Nederlandschen Staat, een groot deel van de weermacht van dien Staat, tot de Marine, die voor hem toch hooger en heiliger moet zijn dan elke andere organisatie, hierdoor aangemoedigd?

Elk hooger gevoel, elk gevoel van vaderlandsliefde, van

liefde voor het vorstenhuis, elk nationaliteitsgevoel, zij worden, zij het niet rechtstreeks door den Bond, dan toch zijdelings door „Het Anker", uitgeroeid.

Wij haalden in ons vorig artikel reeds aan wat „Het Anker" over het koningschap vertelt; zie hoe het de dagorder van den kolonel BAUDUIN bespreekt en met welk een voldoening verteld wordt, welk een in-treurig figuur de Nederlandsche Marine maakte bij de roeiwedstrijden te Shangai.

De oorlog: het werk der kapitalisten; het leger en de vloot: machtsmiddelen van de bezittende klasse, van de bourgeoisie om hun gezag te handhaven.

Het gevolg hiervan? Verwijdering tusschen meerderen en minderen, wantrouwen van de minderen in de officieren. Want de officier is in hun oog de vertegenwoordiger van de bezittende klasse, van het kapitalisme, van de bourgeoisie; hij is de werkgever, bezig den proletariër uit te zuigen; vóór alles gesteld op het behoud van zijn macht.

Waar onderling vertrouwen, steunend op onderlinge achting, waar ook hoogachting van en vertrouwen in den meerdere, ook in den hoogste gepaard aan vaderlandsliefde, aan een groot nationaliteitsgevoel de innerlijke waarde van een strijdmacht vormen.... hier wantrouwen, verwijdering en alleen gevoel voor de organisatie tot lotsverbetering.

Deze verwijdering tusschen meerderen en minderen, het in-het-geheel-niet-vertrouwen van den meerdere, dat zich zoo dikwijls — bijna iederen dag — aan boord uit, is een der ergste gevolgen van den bond.

Wij hebben het vroeger duidelijk gezegd: er bestonden billijke grieven. Langzamerhand zijn de meeste daarvan weggenomen, al zijn er nog enkele overgebleven.

Ook die zullen verdwijnen.

Aan de eene zijde zijn rechten, die erkend hadden kunnen worden, niet — althans niet spoedig genoeg — erkend; aan de andere zijde werden eischen gesteld, waaraan onmogelijk voldaan kon worden.

Op dien bodem heeft de sociaal-democratie gewerkt.

Groote ontevredenheid is gezaaid, en waar die — zij het ook al weer zijdelings — nog voortdurend gezaaid en onderhouden wordt door den bond, daar kan — indien door kleine oorzaken die ontevreden geest overslaat tot excessen als thans in Indië voorgekomen zijn — de bond zich aan de, zij het indirecte, verantwoordelijkheid niet onttrekken.

Een motie is gemakkelijk aangenomen, maar daarmede is de verantwoordelijkheid niet geëindigd.

Niet voor de gevallen van sabotage — waaknemingen van enkelingen — die ten allen tijde in de Marine zijn voorgekomen, is de bond verantwoordelijk. Het is zelfs waarschijnlijk dat het aantal sabotage-gevallen door zijn invloed verminderen zal, al is het grootendeels door utiliteitsoverwegingen. Maar voor den onwil, telkens overslaand in lijdelijk verzet, in een zoodanig

verzet dat de daders juist tusschen de mazen der militaire strafwetten doorglippen, daarvoor is de bond wèl verantwoordelijk.

Daarvoor is hij verantwoordelijk door den geest van ontevredenheid, door den geest van verbittering, en door het wantrouwen in de officieren, dat hij gezaaid heeft.

Die onwil, overslaand in lijdelijk verzet, uit zich herhaaldelijk, méér dan men zelfs in „Het Anker" leest, zoodra een order gegeven wordt, die aan den minderen onbillijk of onnoodig voorkomt. Hij kwam nog kort geleden op zeer duidelijke wijze tot uiting op een der pantserschepen in Holland, toen order werd gegeven een uur langer kolen te laden. Van het oogenblik af dat die order gegeven werd had het geheele kolenladen in een zeer vertraagd tempo plaats.

En dit lijdelijk verzet, de grootste ondermijner eener goede discipline wordt blijkbaar door eenige leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal in bescherming genomen.

In het voorloopig verslag over de Marine-begrooting voor het dienstjaar 1913 toch lezen wij:

„Door eenige andere leden werd de Bond voor minder marine-personeel in bescherming genomen. Zij wezen er op, dat deze het er steeds op heeft aangelegd het gevoel van eigenwaarde bij de schepelingen te verhoogen. Dit besef is dan ook door het vereenigingsleven met de jaren zeer toegenomen; onder meer bleek zulks uit den wensch, dat sterke drank uit de cantines zou worden geweerd. De bevordering van dat gevoel van eigenwaarde leidt naar deze leden opmerkten, allerminst, ook niet indirect, tot de ook door hen gewraakte sabotage. *Wel zal een hooger gevoel van eigenwaarde soms tot lijdelijk verzet aansporen*".

Elke verbetering die thans aangebracht wordt, wordt beschouwd als te zijn afgeperst, als van onderen af afgedwongen. Elke verbetering van de positie van het mindere personeel dient thans tot consolidatie van den bond.

Diens administrateur, A. W. Michels, zegt het in zijn ingezonden artikel: *Een roode vloot?* („Telegraaf" van 6 October) zeer duidelijk:

„Thans kan er geen verbetering meer komen, of het belang der organisatie staat het personeel helderder voor den geest".

En ook in het zelfde artikel zegt deze schrijver:

„De toestand bij de marine is zeer kritiek. Hij kan erger worden, wanneer het marinebestuur doorgaat zich door buiten de Marine staande zedelijkheidspredikers te doen beïnvloeden.

„Er is maar één middel om den geest onder het personeel weder goed te doen worden, en dat is, om dat personeel te behandelen als menschen in den waren zin des woords.

„Dat wil niet zeggen, dat de traktementen herzien, de voeding verbeterd, de pensioenen verhoogd, in 't kort, de materieele belangen gediend worden.

„Daarmee is men thans te laat. In 1897 had men door

een flinke traktementsverhooging het ontstaan van den bond misschien kunnen tegengaan".

Zoeken wij naar eene duidelijker omschrijving van hetgeen de schrijver bedoelt met de behandeling van het personeel „als menschen in den waren zin des woords", dan vinden wij dat daarmede bedoeld wordt: „dat men het medezeggingschap geeft in alle zaken, die hun eigen belangen raken en dat men daarbij de vakorganisatie erkenne als een kracht ten goede".

Dáár gaat de strijd thans om; het is niet meer een strijd voor min of meer ingrijpende verbeteringen; het doel is thans niet meer: „de belangen van het mindere Marine-personeel te bevorderen", zooals het Reglement van den bond zegt; de strijd gaat thans om de erkenning van het mede-zeggingschap van den bond. De strijd loopt over de verplaatsing van het gezag; het is een zuiver sociaal-democratische strijd geworden.

Medezeggingschap in alle zaken, die hun eigen belangen raken.

Medezeggingschap dus bij den bouw van schepen, waarbij de bond zich op het standpunt stelt dat hij alleen te maken heeft met de eischen van de bewoonbaarheid en het comfort van de leden der organisatie. Het compromis, dat elk oorlogsschip vormt, onderworpen aan de goedkeuring der organisatie.

Medezeggingschap in het regelen van eigen traktementen, pensioenen etc. Ziet wat „Het Anker" van 8 Juni 1912 hierover schrijft naar aanleiding der door den Minister ingestelde commissie tot herziening der traktementsregeling van onderofficieren en minderen. In deze commissie waren benoemd 5 officieren en 4 onderofficieren.

Het artikel critiseert de samenstelling der commissie en vraagt waarom in deze commissie de voorzitter en desnoods twee leden van het hoofdbestuur van den bond geen plaats hebben gevonden.

„En dan", zoo staat er, „komt ook de vraag naar voren, waarom er nu in vredesnaam in deze commissie juist vijf, zegge vijf officieren zitting moeten nemen, vormende dus de meerderheid, om te oordeelen over de tractementsherziening en de aan den Minister toegezonden adressen om lotsverbetering van het personeel *beneden* den rang van officier.

„Dat men één, zeg twee officieren er in benoemde, wij zouden het kunnen billijken, omdat er *waarschijnlijk*, let wel, waarschijnlijk, zich quaesties van technischen aard zouden kunnen voordoen, waarbij men de hulp van een officier van administratie of een zeeofficier niet zou kunnen ontberen.

„Maar 5 officieren, 3 onderofficieren en 1 korporaal, om een rapport uit te brengen over zaken, uitsluitend het mindere personeel rakend [1]), maakt dat op die commissie weer een zeker cachet wordt gedrukt".

---

[1]) Dat is niet juist; de commissie brengt rapport uit over traktementsherziening der *onderofficieren* en minderen.

De redeneering is duidelijk; de salarieering van het mindere personeel gaat alleen hen aan; de benoeming van officieren in die commissie is onnoodig, dus ongewenscht....

Medezeggingschap, vooral ook bij de handhaving der discipline.

Er is einde September te Helder eene vergadering gehouden, waar behalve de bond van minder marine-personeel, ook de korporaalsbond en de bond van onderofficieren vertegenwoordigd waren. Het doel dezer vergadering was de bespreking der grondslagen waarop eventueel eene actie tot verbetering van het militaire tuchtrecht mogelijk is. Op deze vergadering leidde de administrateur van eerstgenoemden bond het voorstel van dien bond in met een bespreking van de vraag: „Wat is tucht"?

Wij lezen daarin zéér goede theorieën, o. a.: dat de tucht opvoedend werken moet.

„Tucht moet er dus op berekend zijn," zoo zegt spreker, „om een massa op te voeden, zóó, dat die op een beslissend oogenblik in staat is het hoogste wat in haar is te geven."

„Juist dit moet bereikt kunnen worden door de tucht allereerst opvoedend te doen zijn. Dan zal men een massa zoover kunnen brengen, dat zij voelt, voor één gemeenschappelijk doel bijeen te zijn, dan zal zij op een gegeven moment in staat zijn, het hoogste en beste wat in haar is, te geven, *mits dat doel dan ook goed zij*".

De geheele theorie is o. i. volkomen juist; het addertje schuilt alleen in het laatste oogenschijnlijk onschuldige slot.

Van het al dan niet goed zijn van dit doel, zal dus de opofferingsgeest, misschien de gehoorzaamheid, in elk geval de toewijding van het personeel afhangen. Zet daarnaast de uitingen over den oorlog, gevolg slechts van het kapitalisme; plaats daarnaast de telkens verkondigde meening dat leger en vloot machtsmiddelen zijn in handen der bezittende klasse om het kapitaal te beschermen.... Zal er eerst een referendum onder de minderen gehouden moeten worden om te bepalen of het doel, waarvoor het leger of de vloot gebruikt wordt, hetzij tegen een buitenlandschen vijand, hetzij tot handhaving van het gezag, wel goed is?

Verbetering van den geest kan niet meer verkregen worden door verhooging van traktementen, pensioenen etc; de bond deelt zulks tenminste vrij officieel mede.

Zooals uit het voorloopig verslag over de Marinebegrooting voor 1913 blijkt, vleien verschillende leden van de Tweede Kamer zich met de hoop, „dat tactvol optreden van de officieren reeds veel er toe kan bijdragen een beteren geest te brengen onder de schepelingen, wier aard over het algemeen allerminst kwaadwillig is, doch die op een dwaalspoor worden gebracht door veel belovende leiders". — — —

IJdele hoop!

We hebben er in onze artikelen reeds op gewezen, dat o. i. een tactvol en menschkundig optreden van de officieren een

eerste vereischte is; dat aan hunne opvoeding op dit punt nooit genoeg zorg kan besteed worden, en wat zouden wij er een mooi ding voor geven, wanneer eens een goed Nederlandsch boek over militaire paedagogie verscheen.

Op het Koninklijk Instituut voor de Marine wordt in de laatste jaren dit vak als leervak onderwezen. Het komt ons voor dat dit een vak is, waarvoor zoowel de leermeester als de leerstof met de meeste zorg gekozen moeten worden.

Maar ook dan nog zal de tact van den *gemiddelden* zeeofficier binnen zekere grenzen liggen.

Want de officier — uit welke klasse van menschen hij ook gerecruteerd is — zal in het algemeen dezelfde fouten en gebreken hebben als alle andere wezens. Hij kan door wilsopvoeding zichzelf zooveel mogelijk trachten te volmaken, hij zal een mensch blijven met vele fouten en gebreken. En het is uiterst moeilijk voortdurend tactvol te zijn tegenover menschen die u de duidelijkste bewijzen geven, dat zij u niet vertrouwen.

En wanneer dan elke misvatting, elk minder tactvol optreden opgeblazen wordt, bijna altijd eenzijdig en meermalen geheel bezijden de waarheid voorgesteld en besproken wordt door leden van de Kamer — om van „Het Anker" en andere bladen niet te spreken —, en aan de andere zijde voortdurend op een nog tactvoller optreden wordt aangedrongen, dan bestaat groote kans dat gekweekt worden: vreesachtige commandanten en officieren die streven naar een ongezonde populariteit.

Door beiden wordt de krijgstucht ondermijnd, want men verlieze niet uit het oog, dat hoe tactvol het optreden der officieren ook moet zijn, dat nooit mag gaan ten koste eener behoorlijke discipline. Dat een leger — en ook een vloot — alleen kan overwinnen met behulp eener goede krijstucht is een feit, dat de krijgsgeschiedenis — en niet het minst die van den Boerenoorlog — op overtuigende wijze aantoont. Met het meest tactvolle optreden der officieren en met het toestaan van alle binnen de grenzen der mogelijkheid liggende, billijke verbeteringen, is de geest op de vloot thans niet meer goed te krijgen.

De materieele eischen zullen voortdurend grooter worden; voor elke verbetering, die toegestaan wordt, zullen drie andere, die onmogelijk ingewilligd kunnen worden, geëischt worden. Want — en dit is de reden waardoor steeds ontevredenheid gezaaid kan worden — het is onmogelijk voor al de consequenties van het zeemansvak geldelijke of andere materieele tegemoetkoming te geven. Het is niet in geld om te zetten de scheiding voor drie jaar van familie, vrouw en kinderen, waartoe de Marine-man gedwongen is; het is niet mogelijk een *oorlogs*schip zoodanig te bouwen, dat elk der opvarenden het volgens hygiënisten gewenschte aantal kubieke Meters lucht heeft, en het is ook niet mogelijk de geheele bemanning altijd versch voedsel te geven.

En zoo zijn er vele nadeelen aan het zeemansleven verbonden, waartegen de materieele voordeelen lang niet altijd opwegen.

De eischen zullen zoodanig worden, dat het voor den Staat, in verband met de altijd beperkte geldmiddelen, onmogelijk zal zijn op dien voet de zoo noodzakelijke weermacht ter zee te onderhouden.

Maar er is een diepere oorzaak, waarom de sociaal-democratische beginselen op de vloot zoo welig wortel geschoten hebben.

De werkzaamheden n.l. van het mindere personeel aan boord der moderne oorlogsschepen, het stokerspersoneel en sommig ander technisch personeel uitgezonderd, zijn niet zoodanig, dat een persoon van eene zekere ontwikkeling daarin bevrediging, voldoening kan vinden.

De werkkring van den beroeps-oorlogsmatroos is sinds het verdwijnen der zeilen een geheel andere geworden; het eigenlijke matrozenwerk is daarmede zeer veel verminderd. In den zeiltijd bestonden zijne hoofdwerkzaamheden in het onderhouden en in het behandelen van het tuig en de zeilen; wèl was ook zijn plaats in de batterij, was hij ook aangewezen voor de bediening der kanonnen, maar dit kon — in vredestijd althans — als een bijkomende werkzaamheid beschouwd worden.

Hij was in de eerste plaats matroos, dat wil zeggen: bruikbaar zeeman.

Thans is — afgezien van het technische personeel, noodig voor de machines, en van de stokers — de groote bemanning der oorlogsschepen noodig voor de bediening van het geschut, voor het vlugge aanvoeren van de munitie en voor de communicatie-middelen binnen boord. De matrozenwerkzaamheden bestaan voornamelijk in het onderhoud van het schip, in het schrapen, schilderen, bijhalen, poetsen en opknappen. En hoe men ook voortdurend bezig is, door vele oefeningen met het geschut, de bruikbaarheid en bekwaamheid der bemanning zoo hoog mogelijk op te voeren, een klein gedeelte van den dag kan daarmede toch maar gevuld worden

Onlangs deelde een zee-officier, iemand, die zeer veel voelt voor het volk, ons mede, dat hij, gedurende den tijd dat hij eerste officier was op een onzer pantserschepen, alles gedaan had om der equipage werkzaamheden op te dragen, waarmede zij nuttig bezig was, d. w. z. geen werkzaamheden, alleen in het leven geroepen om de menschen — hoe dan ook — bezig te houden.

En dat hem dit — ondanks al zijn pogingen — niet had mogen gelukken.

Aan den anderen kant is de ontwikkeling van den minderen schepeling, vooral sinds den tijd dat alleen zeer jong volk wordt aangeworven, belangrijk toegenomen, en aan deze ontwikkeling werkt de bond ook mede.

Vermindering van de waarde der werkzaamheden van den matroos (de specialisten uitgezonderd) aan de eene zijde, toeneming van hun geestelijke ontwikkeling aan den anderen kant. Het gevolg *kon* niet uitblijven. Dat gevolg is: een gevoel van onvoldaanheid, een onbevredigd gevoel. Hij voelt niet, dat hij

aan iets goeds, iets nuttigs werkt; hij ziet geen resultaten van zijn arbeid.

En het gevolg van dit niet bevredigd zijn is: ontevredenheid. De oorzaak van die ontevredenheid zoekt hij in allerlei omstandigheden, in allerlei werkelijke of niet bestaande grieven of toestanden; de eigenlijke oorzaak is hem niet concreet genoeg.

En zoo vormt hij het bij uitstek gemakkelijk te bewerken veld voor de sociaal-democratie.

Men zou nog kunnen aannemen, dat het onze volksaard is, die ons weinig geschikt doet zijn voor beroepsmilitair, ware het niet, dat dezelfde ontevreden geest ook heerscht in de beide eenige vreemde Marines, nl. de Engelsche en de Amerikaansche welker bemanning ook uit vrijwilligers bestaat. En dit, ondanks het feit, dat toch ieder Britsch matroos het gevoel moet hebben, dat hij een deel vormt van de machtigste zeemacht der wereld.

De tegenwoordige mindere schepeling is te veel ontwikkeld om op den duur in zijn vak bevrediging te kunnen vinden. De beroeps-marinematroos moet onzes inziens als een anachronisme beschouwd worden.

En geheel logisch redeneerende, komt men van zelf tot de eenige oplossing: de militie-marine, dat wil zeggen, een marine, waarvan het personeel, wat de ongegradueerden betreft, nagenoeg geheel uit dienstplichtigen bestaat, welke dienstplichtigen — evenals dit bij alle naties het geval is — zoowel in het Moederland als in de Koloniën de vloot zullen bemannen.

Behalve die militieplichtigen moet dit personeel bestaan uit een kleine kern, bestemd om de onderofficiersrangen aan te vullen, een kern, waaraan zéér hooge eischen gesteld moeten worden, waaruit elk minder bruikbaar element geweerd wordt, maar aan welke aan den anderen kant eene zoo goede positie verzekerd is, welker werkkring en vooruitzichten zoodanig zijn, dat zij met lust en opgewektheid in hun werkkring volle bevrediging kan vinden. Zoo zullen de besten van deze kern ook den officiersrang moeten kunnen bereiken.

Wij willen de technische inrichting dezer militie-marine op het oogenblik niet bespreken, evenmin als de andere voordeelen, welke zij met zich brengt; wij beschouwen haar thans alleen in verband met den geest van het personeel.

Daarom moeten ook voor deze militieplichtigen de levensvoorwaarden zoo goed mogelijk gemaakt worden. Kan gedurende de eerste opleiding de bezoldiging gering zijn, zoodra deze voorbij is, zoodra zij werkelijk diensten beginnen te presteeren, en vooral ook in de tropen, moet hunne bezoldiging goed zijn; zoodat zij — en dat temeer, daar de meesten van hen ongetrouwd zullen zijn — na hun verblijf aldaar met eenige honderden guldens, met eenig bedrijfskapitaal, in de burgermaatschappij terugtreden.

Slechts door zulk een ingrijpende reorganisatie is thans de toestand te veranderen. Voor kleine maatregelen is het te laat. En eene spoedige verandering is eene dringende noodzakelijk-

heid, omdat — de Regeering erkent het zelf — een slechte geest onder het marine-personeel een gevaar is voor den Staat.

„Het Nieuws van den Dag".

Het Kustverdedigings-Wetsontwerp. — Enkele weken geleden is door de Commissie van Rapporteurs eindverslag uitgebracht over het wetsontwerp tot instelling van een fonds ter verbetering van de kustverdediging en de Tweede Kamer kan dus het wetsontwerp in openbare behandeling nemen.

Eindelijk! — zullen de voorstanders (waartoe wij niet behooren) uitroepen.

Immers, in het begin van de 2de helft van 1910 werd het wetsontwerp aan de Tweede Kamer ter behandeling aangeboden; en al werd ook in de Memorie van Toelichting niet woordelijk beweerd, dat er met het in behandeling nemen niet gewacht kon worden — de toon van dit Staatstuk was toch wel zoo dringend, dat men mag zeggen dat het stuk eene ernstige waarschuwing bevatte, van Regeeringszijde: spoedige behandeling van dit wetsontwerp is urgent.

Sedert verliepen er twee volle jaren.

In die twee jaren is het een en ander voorgevallen. Over het wetsontwerp is veel gesproken en geschreven, zoowel pro als contra; meer contra dan pro. Helaas, heeft het wetsontwerp aanleiding gegeven tot veel geschrijf in buitenlandsche bladen en tijdschriften over de internationale stelling van ons land.

Maar er is meer gebeurd. In dien tijd is een nieuwe Militiewet tot stand gekomen. Gelukkig heeft men eene verbetering van de levende strijdkrachten — al is zij dan ook niet afdoende — laten voorafgaan aan de behandeling van dit wetontwerp.

Er is nòg meer gebeurd. De twee voornaamste onderteekenaars van de Memorie van Toelichting, de toenmalige Minister van Oorlog Cool en de toenmalige Minister van Marine Wentholt, zijn beiden van achter de Regeeringstafel verdwenen. En was nu het wetsontwerp maar met hen verdwenen. Maar dat ging bezwaarlijk, want nog vier andere Ministers hadden de Memorie van Toelichting geteekend.

Maar hetgeen er is geschreven en gewreven, niet in het minst hetgeen in het Voorloopig Verslag is opgemerkt, heeft aanleiding gegeven tot een enorme besnoeiing van het oorspronkelijk ontwerp. Daaraan is zeker ook niet vreemd: de persoonsverwisseling aan de departementen van Oorlog en van Marine.

Verdwenen is uit het wetsontwerp de voorgestelde bezetting en bediening van de zeefronten der kustversterkingen door personeel van de Marine (in stede van, zooals thans, door personeel van de landmacht). In de Memorie van Antwoord motiveert de Regeering, waarom althans voorshands van die voorgestelde regeling moet worden afgezien.

Daardoor kwam tevens elke aanleiding te vervallen om de uitgaven noodig voor de aanvulling en verbetering der kustversterkingen en voor de aanvulling van het materieel der zeemacht in één zelfde wetsontwerp op te nemen.

Mitsdien..... verdwenen is uit het wetsontwerp alles wat betrekking heeft op aanvulling van het materieel der zeemacht; welke aanvulling was geraamd op *f* 13,290,000.

Van verderen aanbouw van pantserbooten wordt ook voorshands afgezien. Dit is toe te juichen; hoe zeer is tegen deze schepping des heeren WENTHOLT allerwege — ook in dit blad — tijdig gewaarschuwd! Wat voorts noodig is, zal te zijner tijd ten laste van de gewone Marinebegrooting worden aangevraagd.

De Marine is dus geheel uit het wetsontwerp gelicht.

Maar de besnoeiing is nog verder voortgezet. In het oorspronkelijk wetsontwerp was voor de aanvulling en verbetering der kustversterkingen uitgetrokken *f* 25,080,000. De Regeering blijft van meening dat al de daarmede beoogde voorzieningen voor ons defensiewezen van beteekenis zijn en op *den duur* tot uitvoering zullen moeten komen. Maar daarnevens is zij van oordeel, dat niet alle hebben dezelfde mate van urgentie. Bij Minister COLIJN heeft zich voorts sedert zijn optreden meer en meer de overtuiging gevestigd, dat, gelet op de behoeften der levende strijdkrachten, vooral aan meer artillerie en aan behoorlijke organisatie van het verplegingswezen, op de kustverdediging bezuinigd *moet* worden.

Waar wij in September 1910 reeds op hetzelfde wezen, kan het niet anders of wij vinden in het laatstvermelde een heugelijk verschijnsel.

De Minister COLIJN wil daarom tot een in financieel opzicht gunstiger tijdstip uitstellen *die* verbeteringen in de kustverdediging welke geacht moeten worden in belangrijkheid bij die dringende behoeften der levende strijdkrachten achter te staan.

Een en ander heeft er toe geleid, dat.... verdwenen is uit het wetsontwerp *het meerendeel* der oorspronkelijk beoogde voorzieningen in zake de kustverdediging.

Had men de besnoeiing nog een ietsje verder voortgezet, dan was er van het geheele wetsontwerp *niets* meer overgebleven dan.... eenige vellen papier. Hetgeen wij niet betreurd zouden hebben.

Maar nu handhaaft de Regeering nog iets: de voorzieningen, welke *in de eerste plaats* worden noodig geacht om in den onvoldoenden toestand onzer kustverdediging te voorzien.

Mitsdien wenscht de Regeering de aanvulling en verbetering der kustversterkingen thans te beperken tot:

1o. het maken van een fort bij Vlissingen;

2o. het verbeteren van het fort Kijkduin;

3o. het vermeerderen van de vuuruitwerking van de bestaande pantserforten aan den Hoek-van-Holland, bij IJmuiden en op de Harssens.

Deze verbeteringen, enz. worden geraamd in totaal op... *f* 10,850,000 (resp. zijn de bedragen voor 1o., 2o. en 3o. *f* 5,260,000, *f* 4,760,000 en *f* 730,000). Gelet op de verrekening van invoerrechten, vallende op het pantsermaterieel en de bewapening, wordt voorgesteld een fonds te creëren van... *f* 12 millioen!

Het fonds ter verbetering van de kustverdediging is dus ingekrompen van ruim 40 millioen tot 12 millioen.

Maar nu moet toch in ernst gevraagd worden: is dit laatste bedrag nu wel van dien aard, dat daarvoor een apart fonds in het leven moet worden geroepen.?

Als men dien weg wil uitwandelen, dan is er ook aanleiding om nog vele andere fondsen en fondsjes te scheppen. Eene uitgave van *f* 730,000 voor het verkrijgen van de vermeerdering van de vuuruitwerking van de bestaande pantserforten kan zeker op de gewone begrooting worden voorgesteld.

Rest dus: het verbeteren van het fort Kijkduin en het maken van een fort bij Vlissingen.

Zonder een speciaal fonds zal over deze twee werken eenigen tijd langer gebouwd worden dan wanneer zoo'n fonds wel aanwezig is. Maar dat zal juist 't voordeel hebben, dat men bij den bouw van deze doode weermiddelen in ruimere en betere mate rekening zal kunnen houden met de steeds voortschrijdende techniek. De verbetering der aanvalsmiddelen staat niet stil; en die verbetering dwingt den verdediger tot onophoudelijk wijzigen en verbeteren van zijn doode weermiddelen.

Lettende op hetgeen men met het fonds zal willen doen, kan gezegd worden, dat het de bedoeling is om het fort bij Vlissingen te krijgen.

Dit onderwerp zullen wij niet uitvoerig meer behandelen. Er is reeds veel, wellicht te veel, over geschreven. Uit dat geschrijf is wel gebleken, dat Nederland volkomen bevoegd is te Vlissingen een fort te bouwen.

Maar een tweede is: is een dergelijke bouw gewenscht en noodig?

En dan blijven wij [1]) van oordeel, — en wij bevinden ons daarbij in goed gezelschap — dat een dergelijke bouw niet gewenscht en niet noodig is.

Er zijn andere en betere middelen om te waken tegen een eventueele schending van de neutraliteit nabij of te Vlissingen; — middelen welke liggen binnen het bereik onzer financieele draagkracht.

Dit strijdpunt behoeft echter nu niet tot oplossing te worden gebracht. De primordiale vraag is slechts: is voor de verbetering van de kustverdediging de instelling van een fonds van *f* 12 millioen noodig?

Wordt die vraag in ontkennenden zin beantwoordt, dan vervalt het wetsontwerp en kan eene verdere bespreking van de

---

[1]) Zie „Het Nieuws van den Dag" van 13 en 14 Septemter 1910.

Vlissingsche quaestie blijven rusten totdat door de Regeering op de gewone begrooting gelden zullen worden aangevraagd om den bouw van een fort aldaar aan te vangen.

C. DE V.

Het „Ned. Zeewezen" 1 Jan. 1913.

De gezondheidstoestand van ons zeevolk in Oost-Indië.

In antwoord op een desbetreffende vraag in het Voorloopig Verslag worden door den Minister van Marine a. i. zijne Memorie van Antwoord aan de Tweede Kamer der Staten Generaal eenige inlichtingen verstrekt betreffende het voorkomen van venerische ziekten onder het personeel der vloot in Indië. Uit dit antwoord blijkt dat het aantal ziektedagen voor deze ziekten in het jaar 1911 niet minder dan 8104 *meer* bedroeg dan in 1910, voor zoover betreft de Europeanen. Voor de inlanders bedroeg dit aantal in 1911 ruim 1600 *meer* dan in 1910, terwijl de sterkte bedroeg ± 2300 Europeanen en ± 1200 inlanders.

Deze cijfers stemmen tot nadenken. Niet omdat daaruit zou blijken, dat het moreele peil der bemanningen in 1911 plotseling zeer sterk zou zijn gedaald, want zulks is niet aan te nemen; maar omdat vrijwel overtuigend wordt bewezen hoe noodlottig het intrekken van sanitaire maatregelen van overheidswege in Indië werkt op den gezondheidstoestand van het scheepsvolk. En wat hier voor de oorlogsvloot met cijfers wordt bewezen, zal ook door de particuliere maatschappijen wel reeds zijn ondervonden. Het thans onbeteugelde kwaad ondermijnt de slagvaardigheid onzer vloot, verslapt het weerstandsvermogen van zijn bemanningen en het oefent niet zelden — vermoedelijk ook bij de koopvaardijvloot — droevigen invloed uit op het reeds bestaande of nog komende gezinsleven der opvarenden.

Het zal vermoedelijk niet zoo heel lang meer duren of Oost-Indië krijgt dezelfde reputatie op dit gebied als Curaçao, dat vanwege de aldaar bestaande hoogst ongunstige toestanden reeds door vreemde oorlogsschepen wordt gemeden [1]).

In de Memorie van Antwoord wordt voorts medegedeeld dat maatregelen tegen dit kwaad moeilijk uitvoerbaar zijn, hetgeen vermoedelijk wil zeggen dat men om die reden de zaak maar wil laten zooals zij is, m. a. w. dat noch van Regeeringswege, noch van de zijde van het Marinebestuur maatregelen zullen worden genomen om door krachtig ingrijpen de gevolgen van dit kwaad tot de kleinst mogelijke proportiën terug te brengen. Dat zulks niet gemakkelijk uitvoerbaar is, zal niemand ontkennen; maar dat het dáárom mag worden nagelaten is zeker een opvatting, die door weinig kenners van het zeemansleven zal worden gedeeld.

[1]) Men leze wat hieromtrent voorkomt in het verslag van Jhr. Dr. H. M. v. WEEDE over een reis door de Antillen (opgenomen in het in 1911 laatst verschenen Oranjeboek.)

Dat Nederland, als christelijke natie, verplicht zou zijn zich anders te gedragen dan andere christelijke natiën (Duitschland, Oostenrijk en Amerika) is natuurlijk niet aan te nemen, en uit dien hoofde is het dan ook in hooge mate gewenscht dat aan deze voor ons scheepsvolk en voor onze reputatie zoo schadelijke toestanden een einde wordt gemaakt.

Hoe de gevolgen van het kwaad aanzienlijk kunnen worden beperkt, is aan elk marine-arts bekend; zij weten allen op welke wijze men vooral in Duitschland door sanitaire en correctieve maatregelen den gezondheidstoestand aanmerkelijk heeft verbeterd. En een ieder, die het werken van den Amerikaanschen gezondheidsdienst heeft bestudeerd, kan aanstonds aangeven wat hier van Regeeringswege nog kan worden gedaan.

Men bedenke daarbij dat de bevolking van onze Oost- en West-Indische bezittingen van huis uit geheel andere begrippen omtrent moraliteit heeft dan de bevolking van ons eigen land, en dat zij in elk geval *voorloopig* nog zeer ver af staat van het standpunt dat hier te lande kan worden ingenomen.

Het is dan ook te hopen, dat in scheepvaartkringen de oogen zullen open gaan, en dat ook van daaruit pogingen zullen worden in het werk gesteld tot verbetering van de hygiënische toestanden, waaronder ons scheepsvolk in den laatsten tijd, behalve te Curaçao, ook in Oost-Indië zal verkeeren. En men volge daarbij dan het voorbeeld der Amerikaansche Regeering, die zich op het standpunt stelt, dat alleen zij, die land en volk en ook het zeemansleven kennen, in dergelijke aangelegenheid tot oordeelen bevoegd zijn te achten. Als gevolg hiervan maken de daar te lande genomen sanitaire maatregelen nimmer een onderwerp van bespreking uit in het parlement.

* *

KORTE MEDEDEELINGEN.

Bewegingen der Nederl. Oorlogsschepen.

Hr. Ms. „**Gelderland**" vertoefde van 1 t/m 31 Januri te Konstantinopel.

Hr. Ms. „**Kortenaer**" vertoefde van 1 t/m 31 Januari te Smyrna.

Hr. Ms. „**Heemskerck**" vertrok 8 Januari naar zee tot het aanvaarden van de oefeningsreis naar en in de Middellandsche Zee, waarbij zullen worden aangedaan: Barcelona, Napels, Villefranche en Algiers.

Hr. Ms. „**Zeehond**" werd den 18den December a. p. in Amsterdam uit dienst gesteld tot het ondergaan van herstellingen.

Verrichtingen der Zeemacht in Oost-Indië.

Nederlandsch Eskader.

Augustus.

Het eskader bleef tot 27 Augustus onder bevel van den Kapitein ter Zee F. Bauduin, wiens standaard geheschen was aan boord Hr. Ms. „**Tromp**". Op dien datum ging het bevel over op den Kapitein ter Zee G. L. Goedhart, wiens standaard geheschen werd aan boord Hr. Ms. „**De Ruyter**".

Hr. Ms. „**Tromp**" vertoefde evenals de overige pantserschepen 1 Augustus te Soerabaja en werd aldaar klaargemaakt voor de te houden gevechtsschietoefeningen. 5 Augustus werd naar Pangka vertrokken, in de nabijheid waarvan tot 14 Augustus geoefend werd. Op dien datum werd naar Soerabaja teruggekeerd en aldaar verbleven tot 19 Augustus, toen naar zee vertrokken werd. Via Kalianda werd 24 Augustus Tandjoengpriok bereikt en in de haven gemeerd. 27 Augustus ging het bevel over dezen bodem over van den Kapitein-Luitenant ter Zee A. J. Breda Kleijnenberg op den Kapitein ter Zee F. Bauduin.

Hr. Ms. „**De Zeven Provinciën**", „**De Ruyter**" en „**Hertog Hendrik**" volgden geheel de bewegingen van het vlaggeschip, alleen vertrok laatstgenoemde bodem 13 Augustus van Pangka naar Soerabaja om een ernstige zieke met spoed te kunnen evacueeren naar het hospitaal.

Hr. Ms. „**Fret**" was gedurende verslagmaand in herstelling

bij het Marine-etablissement te Soerabaja en was van 1—19 Augustus in het droogdok opgenomen.

Hr. Ms. „**Wolf**" was eveneens in herstelling bij het Marine-etablissement en werd 22 Augustus in het droogdok opgenomen.

Wat de oefeningen van de 4 pantserschepen betreft zij het volgende medegedeeld:

Gedurende de eerste dagen van verslagmaand werd te Soerabaja alles in gereedheid gebracht voor de a.s. gevechtsschietoefeningen en o.m. de richtmiddelen geverifieerd. Door de zorg van het Marine-etablissement werden 3 schijven van 18 × 4 en 1 schijf van 30 × 9 gereed gemaakt, welke 5 Augustus door de schepen zelf naar het terrein bij Oedjong Pangka gesleept werden. Op de P.V. van 6 Augustus hield Hr. Ms. „**De Ruyter**" de schietoefeningen IIa, waarbij door „**Hertog Hendrik**" en „**Tromp**" een schijf van 18 × 4 gesleept werd; na afloop daarvan werd voor den eersten keer de oefening IIb gehouden, waarbij eenzelfde schijf gesleept werd door Hr. Ms. „**De Zeven Provinciën**". 7 Augustus werd door Hr. Ms. „De Ruyter" gekalibreerd, waarna onmiddellijk de oefening I gedaan werd op de schijf 30 × 9, waarbij Hr. Ms. „Hertog Hendrik" vóórstoomde en de „Tromp" de schijf sleepte. Op de P.V. van dien dag werden door de „Tromp" de oefeningen IIa en IIb 1^{en} keer gehouden. 8 Augustus „Tromp" kalibreert en schiet de oefening I. Op de P.V. „Hertog Hendrik" schiet de oefeningen IIa en IIb 1^{en} keer, waarbij de andere schepen assisteeren. 9 Augustus „Hertog Hendrik" kalibreert en schiet oefening I; op de P.V. „De Zeven Provinciën" oefening IIa en IIb 1^{en} keer. Op 10 Augustus werd door „De Zeven Provinciën" gekalibreerd en de oefening I gehouden, waarbij de overige schepen eveneens assistentie verleenden. Maandag 12 Augustus werden alle schijven gerepareerd, en nadat het goed donker was, werd door elk schip op een eigen schijf de oefening IIb voor den 2^{en} keer gehouden. 13 Augustus werden de schepen opgetuigd en de schijfvlotten gesloopt. 14 Augustus werd in eskaderverband onder stoom gegaan en geankerd ter reede Soerabaja, waar de overgebleven munitie afgegeven en munitie voor de halfjaarlijksche schietoefeningen aan boord genomen werd. 19 Augustus werd Soerabaja in eskaderverband verlaten en naar de Javazee gestoomd, waar op dien dag, en op 20 en 21 Augustus, gemanoeuvreerd en op sleepboeien met gedoofde lichten gevaren werd. 21 Augustus werd ter reede Kalianda geankerd.

22 Augustus hadden algemeene roei- en zeiloefeningen plaats, terwijl 23 Augustus de gecombineerde landingsdivisies een veronderstelling uitvoerden, waarbij de divisie van de „Tromp" eene landing trachtte te beletten van de overige divisiën, welke gesteund werd door gewapende sloepen.

Op de E.W. werd met gedoofde lichten anker gelicht en onder stoom gegaan naar Tandjoengpriok, daf oefenende en manoeuvreerende bereikt werd. De schietoefeningen gedurende

de laatste dagen van verslagmaand werden geregeld naar de inzichten der commandeerende officieren.

28 Augustus werd het eskader bezocht door den Commandant der Zeemacht.

Schepen voor Algemeene diensten.

Hr. Ms. **„Siboga"** onder bevel van den Luitenant ter Zee 1e klasse F. W. J. GROENEBOOM.

Op 1 en 15 Augustus werden door Hr. Ms. „Siboga" bij den vuurtoren van Sembilangan en buiten het Westervaarwater schietoefeningen gehouden met de draagbare wapenen en met de kanons van 3.7 cM. en 10.5 cM.A. Op 5 en 27 Augustus werden in het Janssensvaarwater mijnversperringen gelegd en deze de volgende dagen weder gelicht. Op 19—20 en 21 Augustus werd eveneens in het Janssensvaarwater vertoefd, tot het leggen van boeien en tot het oprichten en door middel van snelliussen vast leggen van bakens.

Hr. Ms. **„Assahan"** onder bevel van den Luitenant ter Zee 1e klasse G. F. NOORDHOEK HEGT.

Na van 1—15 Augustus ter reede Tandjong Pinang vertoefd te hebben, werd dien datum de 2e vaartocht door den Riow Archipel ondernomen en 9 Augustus te Singapore geankerd, ter aanvulling van den kolenvoorraad. Nog denzelfden dag werd naar Tandjong Pinang teruggekeerd, welke plaats 12 Augustus weder verlaten werd tot het maken van een tocht naar de Tambelan-eilanden. Op den terugtocht naar Tandjong Pinang liep het schip op 15 Augustus op een rif bij Roesa Besar, waar volgens de kaart 3 vm. water stond. Met eigen middelen kwam het schip denzelfden dag nog vlot en ankerde 16 Augustus ter reede Tandjong Pinang. Na het rif, waarop het schip gestooten had, opgenomen te hebben, werd 26 Augustus naar Tandjoengpriok gestoomd en 29 d. a. v. in de haven gemeerd. De oefeningen hadden geregeld plaats.

Hr. Ms. **„Koetei"** onder bevel van den luitenant ter zee 1e klasse E. H. FRIDERICHS.

Tot het ondergaan van kleine herstellingen vertoefde Hr. Ms. „Koetei" gedurende verslagmaand te Soerabaja, van welke gelegenheid gebruik gemaakt werd om de inlandsche schepelingen bij gedeelten verlof te verleenen. Het schoolonderwijs zoowel als de practische lessen werden geregeld voortgezet.

Hr. Ms. **„Mataram"** onder bevel van den luitenant ter zee 1e klasse G. VAN HULSTIJN.

12 Augustus verliet deze bodem Timor Koepang om ten behoeve van het Binnenlandsch Bestuur een tocht te maken naar Kolano (Oostkust van Alor) en naar de Kebolabaai (Westkust Alor). Op eerstgenoemde plaats maakte de landingsdivisie een tocht aan den wal, terwijl de Kebolabaai vluchtig opgenomen werd. Na den Civiel en Militairen Resident naar Koepang

overgevoerd te hebben werd deze plaats 19 Augustus weder verlaten en een bezoek gebracht aan Sagoe (Andonare), aan Straat Lamakera, Lebaheba en Larantoeka van welke laatste reis 24 Augustus ter reede Koepang teruggekeerd werd. De oefeningen der equipage hadden geregeld plaats. 28 Augustus werd door de landingsdivisie een gecombineerde velddienstoefening met de landmacht gehouden. Van 5–7 September vertoefde het Portugeesch oorlogsschip „Patria" ter reede Koepang, aan boord van welken bodem zich de Gouverneur van Timor Dilhy bevond.

Torpedodienst.

Van 12 tot 16 Augustus werd door de groep „**Minotaurus**", „**Sphinx**" een tocht gemaakt naar Karimon Djawa en Semarang en van 28–30 Augustus door de booten „**Scylla**" en „**Hydra**" een tocht naar Geli Jang. Aanvalsoefeningen hadden gedurende verslagtijd niet plaats, waarom in het laatst van de maand door de booten ter reede Grissee controleschoten gedaan werden.

Tot het houden van schietoefeningen, het overbrengen van de mail naar het eskader, het doen van stoomtochten enz., werd door de booten meermalen afzonderlijk gevaren. Wegens ziekte van eenige kanonniers konden de halfjaarlijksche schietoefeningen niet beëindigd worden.

Hr. Ms. „**Wachtschip**". De Wachtschipsdienst ter reede Soerabaja bleef opgedragen aan Hr. Ms. „**Koning der Nederlanden**" onder bevel van den kapitein luitenant ter zee W. H. VON LESCHEN.

Schepen voor Hydrografische Opnemingen.

Hr. Ms. „**Sumbawa**", onder bevel van den luitenant ter zee 1e klasse J. P. MULLER.

Deze bodem zette de opname van Straat Gelam en de reede van Tandjong Balei voort. Van 6–13 Augustus werd te Tandjong Pinang ververscht en op laatstgenoemden datum naar Singapore vertrokken om den kolenvoorraad aan te vullen. 14 Augustus werd naar het opname terrein teruggekeerd en de werkzaamheden hervat, welke 29 Augustus beëindigd werden. Op dien datum werd naar Tandjoengpriok gestoomd.

Hr. Ms. „**Lombok**", onder bevel van den luitenant ter zee 1e klasse P. KRUIJS.

15 Juli vertrok Hr. Ms. „**Lombok**" van Ambon naar de Noordwestkust van Nieuw Guinea en, toen bleek dat vanwege den sterk doorstaanden Zuidoost moesson aldaar niet gewerkt kon worden, werd naar de Noordkust verstoomd, waar tot 14 Augustus hydrografische werkzaamheden verricht werden. 16 Augustus werd te Ambon teruggekeerd.

Hr. Ms. „**Borneo**", onder bevel van den luitenant ter zee 1e klasse J. J. DE VRIES.

3 Augustus werd Ambon verlaten om de werkzaamheden ter Westkust van Nieuw Guinea te hervatten. 29 Augustus werd naar Ambon teruggekeerd en 30 d.a.v. in de baai geankerd.

Hr. Ms. „**Van Gogh**", onder bevel van den luitenant ter zee 1e klasse J. J. H. COMMIJS.

Hr. Ms. „**Van Gogh**" verliet 5 Augustus de Emmahaven en hervatte 7 Augustus de opname van de Banjak eilanden. 5 September werd naar Emmahaven teruggekeerd en van daar 9 September vertrokken naar Soerabaja, dat 15 September bereikt werd.

Nederlandsch Eskader.

September.

Het eskader bleef onder bevel van den Kapitein ter Zee G. L. GOEDHART, wiens standaard gevoerd werd aan boord Hr. Ms. „**De Ruyter**" 21 September werden de torpedojagers „**Wolf**" en „**Fret**" aan het eskader onttrokken, terwijl deze vaartuigen 26 September tot een groep vereenigd werden onder bevel van een hoofdofficier, tevens commandant van Hr. Ms. „Fret".

Hr. Ms. „**De Ruyter**" oefende tot 12 September in de nabijheid van Tandjoeng Priok en vertrok dien datum in groepsverband met Hr. Ms. „Hertog Hendrik" via Soerabaja naar Makassar, waar 19 September gemeerd werd en waar tot 30 September de oefeningen voortgezet werden. Op laatstgenoemden datum werd naar Soerabaja gestoomd.

Hr. Ms. „**Tromp**" nam tot 11 September aan de oefeningen in de nabijheid van Tandjoengpriok deel en vertrok op dien datum naar Singapore, waar ter periodieke dokking van 13–23 September verbleven werd. Na sluiting der rekeningen werd naar Makasser gestoomd waar 28 September het anker viel.

Gedurende het verblijf te Singapore werden op 13, 14 en 15 September vlag en geus halfstok geheschen, om deel te nemen aan de door het Engelsche gouvernement aangenomen teekenen van rouw ter gelegenheid van de begrafenis van Z. M. den Keizer van Japan.

Hr. Ms. „**De Zeven Provinciën**" vertrok 3 September van Tandjoengpriok naar Soerabaja en werd aldaar 7 d. a. v. in timmering genomen bij het Marine Etablissement. 6 September was de bemanning gedebarkeerd en vertrok $^1/_3$ der equipage naar het Marinekampement te Malang.

Hr. Ms. „**Hertog Hendrik**" oefende tot 12 September in de nabijheid van Tandjoengpriok en vertrok op dien datum met Hr. Ms. „De Ruyter" via Soerabaja, waar van 14–16 September verbleven werd, naar Makasser, dat 19 d. a. v. bereikt werd en waar de oefeningen tot eind verslagmaand voortgezet werden.

Wat de oefeningen der 4 pantserschepen betreft, zij het

volgende medegedeeld. 2 September werd op V.M., A.M. en E.W. door de 4 schepen gemanoeuvreerd. Op reis van Tandjoengpriok via Soerabaja naar Makasser, werd eveneens gemanoeuvreerd en een vuurleidingoefening gehouden tusschen „Hertog Hendrik" en „De Ruyter". Voor Makasser werd het eskaderverband tusschen deze schepen verbroken en daarna geoefend in groot-afstand seinen en in seinen met zoeklichten.

Hr. Ms. „De Ruyter" zette de halfjaarlijksche schietoefeningen voort bij Oedjoeng Krawang en benoorden Tanah Keke en hield ter reede Priok periodieke stoomproeven. Hr. Ms. „Tromp" hield van 3—6 September halfjaarlijksche schietoefeningen bij hoek Krawang, en beëindigde die voor de aan boord dienende kanonniers op 9 en 10 September.

Hr. Ms. „Hertog Hendrik" zette in de bocht van Krawang en bij Taka Patappa de halfjaarlijksche schietoefeningen voort en hield op 26 en 27 September stoomproeven, waarna 28 September in de baai van Paleh-leh geankerd werd.

Hr. Ms. „**Wolf**", onder bevel van den Luitenant ter Zee 1e klasse G. HOOGENRAAD.

Na afloop der herstellingen werd 11 September op de trossen geproefstoomd en 14 d. a. v. door de equipage geëmbarkeerd. 16, 25 en 26 September werden schietoefeningen in het Oostgat gehouden, terwijl 19 en 24 September gestoomd werd om het nut van den voorwarmer te bepalen. 21 September werd het schip onttrokken aan het Nederlandsch eskader en 26 d. a. v. had de samenvoeging der jagers tot één groep plaats onder commando van een hoofdofficier tevens commandeerende officier Hr. Ms. „Fret".

Hr. Ms. „**Fret**", onder bevel van den Luitenant ter Zee 1e klasse J. L. VON LESCHEN.

Gedurende verslagmaand bleef Hr. Ms. „Fret" in herstelling bij het Marine Etablissement. 2 September werd door de equipage geëmbarkeerd, doch zooveel mogelijk werd slaapgelegenheid aan den wal beschikbaar gesteld. De munitiebergplaatsen werden dagelijks met ijs op temperatuur gehouden. 21 September werd het schip onttrokken aan het Nederlandsch eskader, terwijl 26 September de jagers tot een groep werden vereenigd onder bevel van den Kapitein-Luitenant ter zee J. A. DIEMERKOOL, welke hoofdofficier met dien datum het bevel overnam over Hr. Ms. „Fret" van den Luitenant ter Zee 1e kl. J. L. VON LESCHEN.

Schepen voor Algemeene diensten.

Hr. Ms. „**Siboga**", onder bevel van den Luitenant ter Zee 1e klasse F. W. J. GROENEBOOM.

Tot het houden van oefeningen in het leggen van versperringen en het lichten van voor een conservatieproef verankerde, mijnen, werd op 2, 3, 4, 5, 10, 11, 12 en 16 September in het Janssensvaarwater vertoefd. Op 18, 20—30 September

werden ter reede mijnen gelanceerd ter beproeving van een nieuwe vanginrichting. Op 19 en 27 September werd schijf geschoten met geweer.

Hr. Ms. „**Koetei**" onder bevel van den Luitenant ter Zee 1e klasse E. H. FRIDERICHS.

Na gereedheid der herstellingen vertrok Hr. Ms. „Koetei" 2 September van Soerabaja naar Sabang, waar 9 September het anker viel. De schoollessen en practische oefeningen hadden geregeld plaats. Tot het houden van schietoefeningen werd 19 September in de Peria Laoetbaai en van 24—26 d. a. v. op de Noordkust van Atjeh vertoefd. Van 16—18 September werd Sabang bezocht door de Siameesche kanonneerbooten „Bali" en „Sugrib".

Hr. Ms. „**Mataram**" onder bevel van den luitenant ter zee 1e klasse G. VAN HULSTIJN, verliet 7 September Timor Koepang en stoomde via Endeh, de Waworada-baai, de Sapi-baai, Bima en Makasser, naar Soerabaja, waar 18 September ter reede geankerd en den volgenden dag in het bassin gemeerd werd.

Tot einde verslagmaand bleef het schip in herstelling te Soerabaja.

Hr. Ms. „**Assahan**", onder bevel van den luitenant ter zee 1e klasse G. F. NOORDHOEK HEGT, vertoefde tot 9 September te Tandjoengpriok en vertrok op dien datum naar Soerabaja, waar 12 September in het bassin gemeerd werd. Nadat enkele zeer noodzakelijke reparatiën verricht waren, werd 22 September naar Bandjermasin gestoomd om in het gewest Zuider- en Oosterafdeeling van Borneo een oefeningsreis te maken. Van 25—30 September werd te Bandjermasin verbleven en op dien datum een reis naar Samarinda ondernomen. De oefeningen hadden geregeld plaats.

Torpedodienst.

Op 5 en 6 September werden door de groep „Minotaurus", „Sphinx" en „Hydra" vaaroefeningen in de wateren van Soerabaja gehouden, terwijl van 9—13 September door dezelfde groep een tocht gemaakt werd naar Banjoeweddan en den Kangean Archipel. 17 September werden door de booten persoonlijke schietoefeningen en 18 September door de groep gevechtsschietoefeningen gehouden. Ter reede Grissee werden controleschoten gedaan; en bovendien door de booten meermalen afzonderlijke vaartochten ondernomen, welke o. m. dienstbaar werden gemaakt aan beteugeling van mogelijke zeerooverij.

Hr. Ms. **Wachtschip**. De wachtschipsdienst ter reede Soerabaja bleef opgedragen aan Hr. Ms. „Koning der Nederlanden" onder bevel van den Kapitein-Luitenant ter Zee W.H. VON LESCHEN.

Schepen voor Hydrographische Opnemingen.

Hr. Ms. „**Lombok**", onder bevel van den Luitenant ter Zee 1e klasse P. KRUIJS.

21 Augustus werd Ambon verlaten en naar de Noordkust van Nieuw Guinea vertrokken, waar van 24 Augustus—20 September hydrografische werkzaamheden verricht werden. 22 September werd te Ambon teruggekeerd.

Hr. Ms. „**Sumbawa**", onder bevel van den Luitenant ter Zee 1e klasse J. P. MULLER, arriveerde 2 September te Tandjoengpriok en vertrok, na aldaar gedokt te zijn, 9 September naar Pontianak waar 12 September een aanvang gemaakt werd met de opname van den drempel van de kleine Kapoeas-rivier. Tot eind verslagmaand werden de werkzaamheden voortgezet.

Hr. Ms. „**Borneo**", onder bevel van den Luitenant ter Zee 1e klasse J. J. DE VRIES.

7 September werd Ambon verlaten en naar de Westkust van Nieuw Guinea gestoomd, waar 8 d. a. v. de hydrografische werkzaamheden in de Macluergolf hervat werden.

Hr. Ms. „**van Gogh**", onder bevel van den Luitenant ter Zee 1e klasse J. J. H. COMMIJS.

Na aankomst te Soerabaja werd het schip gereed gemaakt om buiten dienst gesteld te worden, hetgeen 19 September plaats had.

Hr. Ms. „**van Doorn**", onder bevel van den Luttenant ter Zee 1e klasse J. J. H. COMMIJS.

Nadat het schip 19 September in dienst gesteld en de bemanning van Hr. Ms. „van Gogh" op dezen bodem was overgegaan, werd een aanvang gemaakt met het zeeklaar maken van het schip, hetgeen eind verslagmaand nog niet was afgeloopen.

Ingevolge telegrafische lastgeving, werd 23 September aan boord van de, onder bereik van den telegraaf zijnde schepen, vlag en geus halfstok geheschen ter gelegenheid van de begrafenis van den overleden Vice-admiraal A. H. HOEKWATER.

Verrichtingen Scheepsmacht in de Caraïbische Zee.

Hr. Ms. „Zeeland", onder bevel van Kapitein ter Zee W. HOUWING, vertrok 15 November van Curaçao met bestemming naar Paramaribo. Gedurende de reis werden verschillende der voorgeschreven stoomproeven gehouden. Op den 19 November viel het anker op de Suriname rivier. Op den 5en December werd de onthulling van een borstbeeld van wijlen den luitenant

ter zee 1e klasse J. G. W. J. EILERTS DE HAAN bijgewoond door commandant en officieren en de geheele landingsdivisie met het muziekcorps. De commandant legde na afloop der plechtigheid mede namens de officieren, een palmtak aan den voet van het monument neder.

Nadat de koleuvoorraad was aangevuld, waartoe aan den steiger van de gasfabriek was gemeerd, verliet de „Zeeland" op 9 Dec. Paramaribo en kwam 12 Dec. te Fort de France (Martinique) aan. Aldaar werd de Fransche kruiser „Jeanne d' Arc", dienende als opleidingsschip voor adelborsten, ter reede aangetroffen. Van 16—29 Dec. was de „Zeeland" in het droge dok opgenomen. 21 Dec. werd de terugreis naar Curaçao aanvaard, welke plaats op 28 Dec. werd bereikt. In het Schottegat lag het Duitsche opleidingschip „Victoria Louise".

Artillerie.

Brazilië.

De „Mon. d. l. fl." van 28 Dec. j.l. bericht dat aan boord van het pantserschip **„Rio de Janeiro"** in aanbouw op een der Engelsche werven, hetwelk oorspronkelijk geschut van 35.6 c.M. aan boord zou krijgen, 14 kanonnen van 30.5 cM. in dubbeltorens, alle in de midscheeps zullen worden opgesteld. De antitorpedo batterij zal uit 10 kanonnen van 15.2 cM. bestaan.

Het „Taschenbuch der Kriegsflotte" 1913 geeft van deze opstelling een overzicht, waaruit blijkt, dat achteruit drie dubbeltorens staan, waarvan de middelste over de twee andere heenvuurt.

Duitschland.

De Schietoefeningen voor het volgend jaar — aldus de „Mon. d. l. fl." van 28 Nov. j.l. — zullen eenigszins anders geregeld worden.

De schepen zullen slechts de helft der toegestane munitie voor de persoonlijke oefeningen gebruiken; de rest zal worden gebruikt voor schietoefeningen in eskaderverband met elkaar nauwkeurig op tijd afwisselende-salvo's.

„Le Yacht" van 7 December bericht, dat het nieuwste pantserschip **„Ersatz Kaiserin Augusta"**, dat bij Schichau in Dantzig op stapel staat, bewapend zal worden met **8** vuurmonden van **38** cM. opgesteld in 4 in de midscheeps opgestelde dubbeltorens, waarvan nº. 2 en 3 respectievelijk over 1 en 4 heenvuren. De vaart zal 30 mijl bedragen.

Opvallend is het dat over dit schip niet meer wordt gesproken als over een „pantserschip" of over een „gepantserde kruiser" doch men door de combinatie van de 30 mijlsvaarts en het

zwaarste kaliber aan boord van schepen spreekt over **„Le Cuirassé rapide".**

Duitschland doet hiermede twee groote stappen vooruit, waar het zich lang tegen verzet heeft n.l. de opstelling in de midscheeps en de vermindering van het aantal vuurmonden gepaard aan een 3de belangrijke vergrooting van het kaliber, in den tijd van een paar jaar.

De in 1912 in dienst gestelde schepen zijn: de **„Goeben"** met kanonnen van 28 cM. L/50, de laatste der **„Oldenburg"** klasse met 30.5 cM. L/50; de 2 eerste der **„Kaiser"** klasse met 35.5 cM. L/45, terwijl de nieuw geprojecteerde schepen reeds 38 cM. vuurmonden krijgen.

Engeland.

De **„King-George V"** heeft alle proeven met succes volbracht.

De inrichtingen der centrale vuurleiding zijn zóódanig dat elke toren op zichzelf kan doorvuren, ook wanneer de mast met centraalstation is stuk geschoten of naburige torens gedemonteerd zijn.

Onder alle omstandigheden kunnen de torens — des gewenscht — ieder op zich zelf doorvuren.

Bovenstaand bericht, overgenomen uit de „Mon. d. l. fl." van 23 Nov. j.l. sluit in zich dat elke toren van zijn eigen afstandmeter is voorzien, **zooals zulks ook op de nieuwe Duitsche slagschepen het geval is.**

De „Marine Rundschau" van November 1912 weet te vertellen dat de beproevingen met de **„Scotts firing director"** zeer bevredigend geweest zijn.

Terwijl aan boord van de „Thunderer" de resultaten der persoonlijke oefeningen (gunlayers test) minder gunstig waren, zijn die der gevechtsschietoefeningen (battle practice), niettegenstaande het slechte weer, alleszins bevredigend. Ook waren bij deze laatste soort oefeningen opzettelijk allerlei moeilijkheden in den weg gelegd, voornamelijk door veronderstelde defecten in de centrale vuurleiding.

Mr. Arnold White — een bekend Engelsch artillerist — wijst er in de „Naval and Military Record" op dat, bij gevechtsschietoefeningen, het aantal misschoten op 80% moet gerekend worden m. a. w. dat men met 20% treffers tevreden moet zijn.

De firma Vickers heeft **een nieuw Machine-geweer** in den handel gebracht, dat door bijzondere afkoelingsinrichtingen een grooter aantal schoten kan afgeven, zonder dat de water voorraad behoeft ververscht te worden.

Bij de proefneming werden in 15 minuten tijd 2672 schoten afgegeven, zonder dat de watervoorraad van 6 Liter verbruikt was.

Volgens dagblad berichten weegt dit machinegeweer slechts 12 KG., terwijl het vorige model 27 KG. woog.

De „Mon. d. l. fl." van 30 Nov. verwijst naar een artikel in de „Times", waaruit zou zijn af te leiden dat de proefnemingen met het **toestel van Sir Percy Scott** zóó gunstig verloopen zouden zijn, dat zoo spoedig mogelijk dit nieuwe apparaat op alle Engelsche slagschepen zal worden aangebracht.

Ook „Schiffbau nº. 5" bevestigt bovenstaand bericht en voegt er aan toe dat de vergelijkende proeven tusschen het nieuwe toestel en de bestaande centrale vuurleiding in de verhouding van 5 tot 1 ten gunste van het eerstgenoemde apparaat is uitgevallen.

Volgens nog niet bevestigde geruchten zullen de **4 nieuwe slagschepen**, die in Portsmouth en Devonport op stapel zijn gezet, bewapend worden met 8 zware vuurmonden van een nog onbekend kaliber, die echter weer evenveel krachtiger zullen zijn dan de laatste verbeterde 34.3 cM., als deze ten opzichte der vorige 30.5 cM. vuurmonden.

Door het laten vallen van een 5den toren wordt een gewichts besparing van 700 ton verkregen, die voor verzwaring van het pantser zullen worden benut.

De middelbare batterij zal uit 16 – 15 cM. snelvuurkanonnen bestaan, die op zich zelf ook weer van een nieuw type zullen zijn en met 12 stuks in één kazemat zullen worden opgesteld. De 4 andere komen op de 4 hoeken boven deze kazemat te staan.

Te Shoeburyness is, tijdens de beproevingen, een kanon van 34.3 cM. uit elkaar gesprongen, zonder dat men hiervoor een bepaalde reden weet op te geven.

De explosie had plaats bij het 7de schot en doodde één man, terwijl een ander zwaar gewond werd.

Frankrijk.

In het parlement heeft de afgevaardigde M. Benazet — rapporteur der enquete-commissie over het **buskruit-vraagstuk** — zijne meening uiteengezet over de voorgekomen ongelukken en de maatregelen aangegeven, die hem noodzakelijk voorkomen om een absolute veiligheid te verkrijgen.

M. Benazet is geen voorstander van het plan om het zuivere nitro-cellulose-kruit der Franschen te vervangen door het nitro-glycerine kruit, onder welke laatste soort dan verstaan wordt het Duitsche kruit het z.g. nitro glycerine-nitro-cellulose-kruit.

Hij vestigt daarbij de aandacht op het in Amerika ingestelde onderzoek naar de deugdelijkheid van het daar in gebruik zijnde nitro-cellulose-kruit, in verband met de in de Fransche Marine plaats gehad hebbende ongelukken. In het naar aanleiding daarvan uitgebrachte rapport komt o. m. voor.

„Het Fransche buskruit wordt met zoo weinig zorg ver„vaardigd, geborgen en gekeurd, dat het ten slotte met onze „buskruit soorten alleen den naam van nitro-cellulose-kruit „gemeen heeft."

Onzuivere grondstoffen — onvoldoende toezicht en controle bij de vervaardiging enz. zijn ook de eindconclusies dezer enquête commissie, en de nieuwe voorschriften moeten waarborgen bevatten ter voorkoming van nieuwe ernstige rampen, zooals reeds te veel zijn voorgekomen.

Bij Min. Resolutie is besloten in de Fransche Marine voor de officieren certificaten als vuurleiders in te voeren en wel direct 2 soorten n.l. **„certificat d'officier de tir"** en **„certificat de directeur de tir"** die **bij keuze** zullen worden uitgereikt, aan de hand van een daarvoor uitgegeven circulaire van 2 Dec. 1912.

Deze certificaten zijn slechts 4 jaar geldig.

Alleen officieren voorzien van een „certificat de directeur de tir" kunnen als chef van de artillerie geplaatst worden aan boord van de schepen, waar meer dan een officier van de artillerie in de rol behoort.

Le Yacht van 30 Nov. vermeldt onder de „Correspondances des ports" dat er geruchten geloopen hebben over een groot gevaar waaraan de **„Jeanne d'Arc"** op haar reis van „Madeira" naar „Rio de Janeiro" zou hebben bloot gestaan, door een brand aan boord waarbij de kruitkamers onder water zijn gezet.

De schrijver wijst op het overdrevene van het bericht daar in werkelijkheid de brand, ontstaan door een kortsluiting, van weinig beteekenis is geweest, terwijl zijn opmerking over het onder water zetten der kruitkamers wel weer een inzicht geeft in het moreel der bemanning en het vertrouwen in het thans aan boord aanwezige kruit. Hij zegt n.l. **„Le noyage des „soutes est une simple mesure de précaution auquel on a „recours maintenant, sans aucun scrupule, sachant qu' on „ne perd pas grand-chose, étant donné ce que valent les „poudres détruites."**

In de December aflevering der Art-Monatshefte wordt onder het hoofd „Verschiedenes" melding gemaakt van **een nieuw soort veiligheidsinrichting** waardoor het onmogelijk is het sluitstuk te openen, zoolang er nog gassen in den vuurmond zijn.

De inrichting tot het doorblazen der ziel is daartoe aan het sluitmecanisme verbonden, zoodat het sluitstuk niet ontgrendeld kan worden, voordat alles veilig is.

Nadat te Ruelle een model was gemaakt, werden 2 van dergelijke inrichtingen in een der dubbeltorens van 24 cM. a/b der „Danton" geplaatst, ten einde deze in de praktijk te beproeven.

In het vorige „Marineblad" werd eveneens gewezen op een veiligheidsinrichting tegen terugslaande vlammen, welke in beproeving was aan boord der „Pothuau", zijnde eene vinding van den kapt. t/zee Swérer en uitgedacht naar aanleiding van het dubbele ongeluk aan boord van het opleidingsschip „Jules Michelet".

De Mon. d. l. fl. van 14 Dec. j.l. geeft het volledige verslag van het parlementslid M. PAINLEVÉ over de Marine begrooting.

Over de bewapening der pantserschepen schrijft deze begrootingsrapporteur o. m.

De vraag om al of niet terug te gaan tot het kaliber van 30.5 cM. behoefde de kamers niet meer te worden voorgelegd, doch wel die van den overgang naar een nog zwaarder kaliber.

Het is noodzakelijk kanonnen van ± 38 cM. in studie en beproeving te nemen en deze proeven zoo spoedig mogelijk te doen plaats hebben; te zelfder tijd dient dan ook het vraagstuk van het daarbij behoorende buskruit te worden behandeld.

Het is niet gewenscht om telkens weer in de zelfde fouten van het verleden te vervallen. Tijdens de bestudeering van het vraagstuk van de vierlingtorens van 34 cM., waaraan het Departement nu zijn aandacht wijdt, dient men het oog op het buitenland gevestigd te houden en de dubbeltorens van 37 of 38 cM. voor de in 1914 op de begrooting te plaatsen pantserschepen te doen bestudeeren, ten einde — desgewenscht — daartoe zoo spoedig mogelijk over te gaan.

Zijn oordeel over het in gebruik zijnde B. kruit luidt geheel overeenkomstig het officieele rapport der enquête commissie, naar aanleiding der vele voorgekomen ongelukken met die kruitsoort.

Onder het hoofd: **„La direction du tir à bord"** geeft bovenaangegeven aflevering der Mon. d. l. fl. de voornaamste punten uit de Min. Resolutie, waarbij de **„certificats d'officier et de directeur de tir"** worden ingevoerd.

Voor den inhoud, die te lang is om hier in zijn geheel over te nemen, wordt verwezen naar boven aangehaalde bron, doch den aanhef achten wij — met het oog op het totaal gemis aan eenige opleiding op dat gebied in onze Marine — interessant genoeg om hier in zijn geheel weer te geven.

„La direction du service de l'artillerie et du tir à bord des „grandes unités de Combat présente une importance telle „qu' il est absolument indispensable de ne confier ces fonctions **„qu' à des officiers possédant des aptitudes spéciales et „sélectionnés avec le plus grand soin.**

„J'ai donc été amené à arrêter les dispositions suivantes „en vue d'assurer le recrutement des officiers canonniers qui „devront exercer ces fonctions:" — — — —

Op order van den Minister van Marine zullen aan boord van de **„Pothuau"** in tegenwoordigheid der Ministers van Oorlog en Marine uit één kanon 400 schoten worden gedaan.

Deze uitgebreide proefneming heeft ten doel om temperatuuropnamen te doen van een vuurmond bij een lang voortgezet vuur. Men hoopt er belangrijke gevolgtrekkingen uit te kunnen maken, voornamelijk wat aangaat de ontijdige ontsteking van het kruit bij het inbrengen der lading.

Het bericht vermeldt niet met welk kaliber vuurmond deze proef zal worden genomen.

Deze proefneming schijnt in verband te staan met het dubbele ongeluk aan boord van de „Jules Michelet", dat wel is waar wordt toegeschreven aan den terugslaanden vlam, die speciaal bij nitro-cellulose kruit kan verwacht worden, doch doordien de mogelijkheid niet schijnt uitgesloten te zijn dat ook de verhitte vuurmond – door een eenigszins lang doorgezet vuur en het daaruit volgende gevaar voor ontijdige ontsteking er toe heeft bij gedragen.

Bij het gebruik van hulzen, leveren deze oorzaken nagenoeg geen kans op ongelukken. Zij behooren dan ook tot de karakteristieke nadeelen der schroefsluiting.

De Mon. d. l. fl. van 21 Dec. j.l. vermeldt, dat de hierboven genoemde proefneming, zonder eenig ongeval is afgeloopen.

In dit bericht wordt gesproken over 2 kanonnen van 14 cM. alsmede over de goede resultaten met het nieuwe wischtoestel met het oog op het warm worden van den vuurmond.

Italië.

De „Mon. d. l. fl." van 30 Nov. maakt melding van een uit Spezzia ontvangen telegram naar aanleiding der artilleristische proeven, genomen aan boord van de **„Dante Alighieri".**

Nadat eenige proeven op het gebied van stabiliteit- en manoeuvreervaardigheid met den voorsten triple toren waren genomen, werden met elf der kanonnen 3 schoten met verminderde lading, 2 met de oorlogslading en 1 met een eenigszins vergroote lading gedaan, terwijl met de eerste soort lading de 3 kanonnen een keer tegelijk werden afgeschoten.

In alle opzichten werd aan de gestelde eischen voldaan, terwijl geen enkele beschadiging of minder goede werking voorkwam.

In antwoord op een interpellatie in het parlement naar aanleiding van de bestelling van pantserplaten in het buitenland, antwoordde de Minister van Marine dat in den vervolge dergelijke bestellingen bij de binnenlandsche industrie zouden geschieden, daar voor de Marine **pantserplaten van het Fransche „Marrel" systeem,** in Italië zelf zullen vervaardigd worden.

Vervolgens verklaarde de Minister, naar aanleiding van de geconstateerde minderwaardigheid van het Italiaansche kanon van 30.5 cM. ten opzichte van het KRUPP geschut van hetzelfde kaliber, dat op de nieuwere Super Dreadnoughts kanonnen van 14.2 inch (35.6 cM.) zullen worden geplaatst.

Japan.

In den vervolge zal al het zware geschut voor de vloot, te beginnen met dat van de **„Higei"** in Japan zelf gemaakt worden, hetzij op de particuliere werf te **„Muroan"** of op het arsenaal te **„Kuré".**

Oostenrijk-Hongarije.

Op 15 en 17 Oct. j.l. werd het nieuwe geschut aan boord van de **„Viribus Unitus"**, alsmede de daarbij behoorende opstellingen, beproefd, waarbij o. m. de 12 kns van 30.5 c.M., opgesteld in de vier drieling torens, gelijktijdig werden afgevuurd.

Niettegenstaande hierbij de oorlogsladingen gebruikt werden, kwamen nergens beschadigingen voor.

Vereenigde Staten.

In September j.l. werden door de schepen der Atlantische vloot schietoefeningen gehouden op de beide doelschepen **„Katahdin"** en **„San Marco"**.

Op eerstgenoemd schip waren moderne pantserplaten opgesteld en werd, in tegenwoordigheid van afgevaardigden der marine-commissies uit de beide congressen, de uitwerking der 30.5 c.M. pantsergranaten op bedoelde platen beproefd.

Op de „San Marco" werden wederom proeven genomen op den z. g. „gittermast", welke ditmaal eerst na 13 treffers van het zware geschut omver werd geschoten, hetgeen als een zeer groot voordeel van bedoelden mast mag worden aangemerkt.

De M. R. van Nov. j.l. vermeldt dat voor de levering van 2000 stuks pantsergranaten van 35.6 c.M. en 3500 stuks van 30.5 c.M. zoowel door Engelsche als Amerikaansche firma's was ingeschreven en wel voor de hieronder volgende prijzen per stuk.

	35.6 c.M. Mark	30.5 c.M. Mark
Hadfield Steel Foundry (England)	1659	785
Washington Steel and Ordnance C°.	2058	1163
Crucible Steel C°.	2100	1154
Bethlehem Steel C°.	2100	1154
Midvale Steel C°.	2209	1142

Bij het bekend worden der bijzonder lage prijzen der Engelsche firma, deelden de Amerikaansche collega's gemeenschappelijk mede, dat zij bij aanname der Engelsche leverantie, nimmer meer voor Marine-doeleinden zouden inschrijven.

Het Departement van Marine besloot hierop bij de inlandsche industrie te blijven, doch een proefbestelling van pantsergranaten van 35.6 c.M. bij Hadfield te doen.

Het nieuwe Amerikaansche slagschip **„Wyoming"** zusterschip van de **„Arkansas"** is bewapend met 12 kanons van 30.5 c.M. L/50. In het jaar 1903 op stapel gezet heeft het nu eerst zijn proeftochten met succes volbracht.

Deze 12 vuurmonden zijn opgesteld in 6 dubbeltorens, alle in de midscheepslijn geplaatst en wel 2 aan 2 over elkaar heen vurend.

De beide voorste torens zijn op den bak, de beide andere op het opperdek opgesteld.

De V_0 bedraagt ± 985 M. (2.950 ft. p/s.) met een mondingsenergie van 52.483 ton.

Met het oog op de slijtage der vuurmonden zullen de groote schietoefeningen gehouden worden met een speciale lading en een V_0 van ± 920 M. (2.750 ft. p/s.)

Deze betrekkelijk geringe afname der aanvankelijke snelheid waardoor toch de oefeningen op den gevechtsafstand kunnen gehouden worden, schijnt al zeer veel invloed ten goede op den levensduur der vuurmonden uit te oefenen.

De anti-torpedobatterij bestaat uit 21 kanonnen van 12.7 c.M. L/51, zoodanig opgesteld dat aan elke zijde 11 vuurmonden aan het gevecht kunnen deelnemen.

Te Indian-Head zullen **belangrijke proefnemingen tegen pantserplaten** gehouden worden.

Het voornemen bestaat om met alle in de Marine in gebruik zijnde kalibers tot en met de 35.6 c.M. projectielen te gaan verschieten onder verschillende elevatiehoeken van 5° tot 40°.

Men wil op deze wijze practisch alle gevallen onder de oogen zien, die in een gevecht kunnen voorkomen en zich zuiver rekenschap geven bij welken invalshoek of trefhoek de verschillende projectielen geen voldoende uitwerking meer hebben tegen moderne pantserplaten.

De proefnemingen met de **35.6 c.M.** kanonnen zijn afgeloopen.

De behaalde vuursnelheid bedroeg 6 schoten in 3 minuten 45 seconden.

Volgens verschillende berichten zouden de **Amerikaansche schietoefeningen**, die de laatste jaren niet beneden de **12.000** M. gehouden mochten worden, wederom op **8 tot 10.000** M. plaats hebben.

Dit houdt vermoedelijk verband met het invoeren eener gevechtsschietlading, waarbij niet het uiterste van het kanon gevergd wordt.

Schiffbau No. 5 vermeldt dat **de oude torpedobooten „Cushing" „Mc. Kee"** en **„Ericson"** als **schijfbooten voor de schietoefeningen** worden ingericht.

Teneinde ze onzinkbaar te maken, worden ze geheel gevuld met kurk.

Voorts zijn zij van houten opbouwen voorzien, waardoor zij uiterlijk geheel op de nieuwere torpedobooten gelijken.

Blijkbaar worden deze schijven dan gebruikt voor de schietoefeningen met het anti torpedogeschut.

Wij verwijzen hierbij naar het redactioneele artikel over „Gevechtsschietoefeningen" voorkomend in de 1 Nov. aflevering van den loopenden jaargang van het Marineblad, waar er ook reeds op gewezen werd, hoe onze uit de sterkte afgevoerde torpedobooten nog bijzonder goede diensten zouden kunnen bewijzen als schijven.

Wij vestigden er toen de aandacht op, dat zij vooral als sleepschijven voor de groote oefeningen, dus voorzien van masten en geheschen schijven zouden te gebruiken zijn.

Bovenstaand artikel wijst nog op een andere wijze om ze te benutten, die eveneens gaarne door ons zou worden aanbevolen.

De nachtelijke schietoefeningen zouden daardoor veel in waarde winnen en voorts zou men eenigszins ervaring kunnen opdoen omtrent de werkelijke trefkans op zoo'n boot, **overdag**, op veel grootere afstanden.

De bekende Amerikaansche admiraal **„Twinning"**, chef van de Artillerie-afdeeling van het Marine Departement heeft bekend gemaakt dat een der **triple-torens**, bestemd voor de **Nevada** geheel gereed is beproefd en zeer goed heeft voldaan.

Allerlei.

De „Art. Monatshefte" van Nov. 1912 geeft onder het hoofd **„Kruppsche Schiffsgeschütze zur Bekämpfung von Luftfahrzeugen"** eene beschrijving van 2 door de firma KRUPP aangekondigde soorten van geschut van 7.5 tot 12 cM., geschikt zoowel voor **anti-torpedo** als voor **anti-ballon**geschut.

Aan deze beschrijving zijn 4 photo's toegevoegd, die duidelijk aangeven in welk opzicht deze vuurmonden afwijken van het tot nu toe aan ons geleverde anti-torpedogeschut.

Vermoedelijk in verband met de groote elevatie, waaronder deze vuurmonden desgewenscht moeten kunnen vuren, zijn de remcylinders en kokers met spiraalveeren, instede van onder het kanon daarboven aangebracht.

Een korte beschrijving van de veranderingen die de richtmiddelen moesten ondergaan, om bij een rustiger stand of zitplaats van den richter een zich snel boven het schip bewegend doel te kunnen volgen, geeft inzicht in de moeilijkheden, die hierbij weder te overwinnen waren.

Onder de korte mededeelingen van de beide laatste afleveringen van het „Marineblad" heeft men kunnen lezen dat de firma's VICKERS en EHRHARDT beiden reeds dergelijk geschut in den handel hadden gebracht; met genoegen kan nu weer geconstateerd worden, dat ook de firma KRUPP dat vraagstuk reeds praktisch heeft opgelost.

Het sluitstuk is van het type onzer kanonnen van 10.5 en 7.5 cM. S/aut; de afvuurinrichting electro magnetisch, terwijl — evenals elders — de projectielen hier ook voorzien zijn van **rooksas**, waardoor de baan, door een vrij sterke rookontwikkeling, gemakkelijk te volgen is, hetgeen het inschieten en volgen van het zich snelverplaatsende doel vergemakkelijkt.

De ballongranaten zijn voorts voorzien van een mechanische-tijdbuis, die voor dit doeleinde beter te gebruiken is dan eenige tijdbuis met brandsascilinder, doordien temperatuur en luchtdruk hierop geen invloed kunnen uitoefenen en zulks door de groote vluchthoogte van veel beteekenis is.

De richtmiddelen bestaan uit een kijker met groot gezichtsveld en een draaibaar uitkijk-prisma, dat aan de wig verbonden is. Bij het stellen der richtmiddelen wordt nu dit draaibaar objectief prisma zoover als noodig naar beneden gedraaid, terwijl het door het bewegen der elevatie-inrichting daarna zoolang op wordt gedraaid tot het doel in de kijkers komt.

Het systeem van richten is dus, zooals voorheen, eidoch het oculair van den kijker beweegt niet mee, zoodat de richter ook bij hoeken van 80° rustig voor zich uit blijft zien en dan ook op een stoeltje kan blijven zitten.

Uit een ballistisch oogpunt dient er nog de aandacht op gevestigd te worden, dat door de groote veranderingen, die hierbij de elevatiehoeken kunnen ondergaan, bij een zelfden hoek niet meer de zelfde afstand behoort of beter gezegd dat bij een bepaalden afstand verschillende richthoeken behooren, welke veranderen door de sterk uiteenloopende terreinhoeken.

De tappen zijn bij een der beide soorten bijzonder achterlijk aangebracht en vermoedelijk worden in verband daarmede de inrichtingen voor het geven van elevatie en bakshoeken hydraulisch gedreven; voor het baksen is n.l. een hydraulische meercilindermotor van een KRUPPSCH patent aangebracht, terwijl een verticale hefcilinder met een aan de wiegaffuit bevestigde zuigerstang door hydraulischen druk de elevatie regelen.

In het „Zeitschrift für das gesamte Schiess- und Sprengstoffwesen" van 15 Nov. 1912, no. 22, komt onder de opsomming der nieuw verkregen patenten het navolgende bericht voor, dat wij nauwkeurigheidshalve onvertaald weergeven, en waaruit kan worden opgemaakt, in welke richting het menschelijk vernuft steeds zoekende is en voor welke verrassingen men nog kan komen te staan:

72 d. A 325¼/11 G. Roth. Akt. Ges. in Wien: **„Geschosz,** „dadurch gekennzeichnet, dasz es auszer einem beim Anstosz „an ein wiederstandfähiges Ziel die Explosion der Ladung be„wirkenden Aufschlagzünder und einer in bekannter Weise auszer „Wirkung gehaltenen Minenzündvorrichtung noch einen durch „den Aufschlag auf Wasser wirkenden Zünder enthält, durch „dessen Explosion das Geschosz entweder in einen schwimmbaren „oder einen nichtschwimmbaren Teil getrennt wird, oder ein am „Geschosz angebrachter Schwimmer aufgeblasen wird, so dasz „ein Teil des Geschosses oder das ganze Geschosz eine schwimm„bare Mine bildet, zum Zwecke, dasz das Geschosz beim Auftreffen „auf ein wiederstandfähiges Ziel als Minengranate wirkt, beim „Auftreffen auf die Wasseroberfläche sich jedoch in eine Seemine „umwandelt, die sich gegebenenfalls verankeren kann. 11 IV 11."

Resumeerende wat men tegenwoordig over nieuwe vindingen op projectiel- en buizengebied — als reeds ingevoerd of als in beproeving zijnde — in verschillende tijdschriften leest, heeft men bij de Fransche Kustartillerie reeds de meer genoemde

P granaat, die bij het treffen op het water niet ricocheteert, doch zijn weg vervolgt en welke daartoe voorzien is van een bijzonder soort buis; voorts — ook bij de Fransche Marine en Kustartillerie — een soort buis, die bij het treffen op een sterk weerstandbiedend doel, dus bij een groote vertraging van het projectiel, als buis voor een pantsergranaat dus met vertraagde ontsteking werkt, doordien alsdan b.v. het centraal ontstekingskanaal wordt afgesloten en de vuurstraal langs een omweg naar de springleiding wordt geleid, terwijl bij een aanslag op het water of het treffen van een weinig weerstandbiedend doel het centraal kanaal openblijft en dus de lading direct tot explosie wordt gebracht, aldus een buis, die zich aanpast aan de gelegenheid en het vraagstuk van het eenheidsprojectiel voor het zware geschut een grooten stap verder heeft gebracht, vermoedelijk een van de redenen dat men dit projectiel in Frankrijk dan ook reeds aantreft bij een kaliber van 24 cM.

Deze buis — **met mechanische in- en uitkoppeling der vertragende ontsteking** — schijnt bij verschillende andere firma's dan SCHNEIDER-CREUSOT ook in beproeving te zijn.

Bovenaangehaald patent — dat op het eerste zicht haast ongelooflijk voorkomt — zou dus de gelegenheid geven om alle misschoten te benutten tot het strooien van mijnen aan de oppervlakte op het terrein van actie van een vijandelijk eskader; het nuttig effect der artillerie zou er voorzeker bijzonder veel door stijgen. Een dergelijk mijnenveld zal wel een zeer korten levensduur hebben en zoodoende weinig gevaar voor eigen schepen opleveren. Voor de Kustartillerie — vooral op plaatsen waar deze geen rekening behoeft te houden met een eigen scheepsmacht — nadert dit een idealen toestand. De daarbij verstrekte buis, bestemd om na het doorboren van het pantser de granaat te doen springen, wordt dan blijkbaar bij het treffen tegen licht weerstandbiedende doelen niet eens geactiveerd.

Literatuuropgave.

„Die Küstenartillerie der Vereinigten Staaten" von RUDOLF VEIT. „Mitt. über gegenstände des Artillerie und Geniewesens." Heft 9 seite 986; Heft 10 seite 1096 en Heft 11 seite 1225.

„Messungen über den Luftwiederstand für grosze Geschwindigkeiten" von K. BECKER und C. CRANZ (fortzetzung). „Art. Monatshefte" Nov. 1912. (M.V.)

„Kruppsche Schiffsgeschütze zur Bekämpfung von Luftfahrzeugen." „Art. Monatshefte" Nov. 1912. (M.V.)

„Das Französische P Geschosz". „Streffleurs Milit. Zeitschr." 9/12 S. 1565.

„Moderne grosz kaliberige Küstengeschütze". „Kriegstechnische Zeitschrift" für Offiziere aller Waffen, Achtes Heft 12.

„Eenheidsprojectielen" door den 1sten Luit. der Veld-Artillerie A. D. Putman Cramer.
„Mavors" nº. 12 1912. (M.V.)

„De Kogelbaan" door Kapitein K. P. Oudendijk.
„Mavors" nº. 12 1912. (M.V.)

Zeevaartkunde.

Literatuuropgaven.

„Die internationale Zeitkonferenz zu Paris vom 15 bis 23 Oktober 1912."
„Ann. Hydr.", Heft XII, 1912, blz. 649 e. v. (M.V.)

„Quelques mots sur les compas."
„Yacht", 14 Dec '12, No. 1814, blz. 789 e. v. (M.V.)

Marinebegrootingen Buitenland.

Over de onkosten van verschillende marines bevat een Engelsch witboek het navolgende:

	1901—02	1907—08	1912—13
Engeland	619.6 mill. M.	625 mill. M.	901.5 mill. M.
Frankrijk	276	249.7	361.8
Rusland	187.5	177	353.6
Duitschland	190.6	284.5	452.2
Italië	98.2	113.2	171.3
Oostenrijk	36.4	54.3	116.8
Japan	89.7	147.4	189.2
Vereenigde Staten	320.2	425.2	530.8

Argentinië.

Het budget voor 1912 bedraagt 29 mill. piaster (145 mill. francs) waarvan 125 mill. bestemd om de gewone uitgaven en 20 mill. voor buitengewone, waaronder versterking van het personeel met 2000 man, voltooiïng van de pantserschepen „Moreno" en „Rivadavia", en voor de bewapening van de nieuwe jagers.

Duitschland.

Marine état 1913:
De voortdurende uitgaven bedragen 197.209.263 M. (16.106.105 M. meer).
Uitgaven ineens bedragen 228.747.751 M. (21.514.286 M. meer).
Buitengewone uitgaven bedragen 51.250.000 M. (31.420.000 M. minder).

Rusland.

De gewone en buitengewone uitgaven voor 1913 bedragen

3.208.406.961 R., waarvan voor de marine 230.374.400 R., voor 't leger 545.581.753 R.; vorige jaren voor de marine 164.216.157 R., voor 't leger 494.297.970 R.

Literatuuropgave.

„Budget der K. u. K. Kriegsmarine für das Jahr 1913". „Mitt." XII, '12. (M.V.).

„Marine-Etat für 1913 Deutschland". „Intern. Rev.", Jan. '13. (M.V.).

Stoomwezen en Motoren.

Duitschland.

De kleine kruiser „Magdeburg" heeft bij de proeftochten een **maximum vaart geloopen van 27.5 mijl.**

(„Le Yacht").

De **„Oldenburg"** heeft **21.411 mijl** geloopen, de **„Goeben" 28.6** en de **„Breslau" 27.553.** („Le Yacht").

Frankrijk.

De torpedojager „Francis-Garnier" van 745 ton waterverplaatsing, wordt voortbewogen door **twee Parsons-Turbines,** onafhankelijk van elkander werkende, elk op een as. Elke turbine heeft een gedeelte voor vóór- en voor achteruit, beide deelen hebben eene uitmonding in den condensor. Het gedeelte voor vooruit bestaat uit een actie-rad waarop de bekende trommel van de Parsons-turbine volgt.

De turbines moeten ongeveer 100.000 à 110.000 K.G. stoom per uur verbruiken en leveren ongeveer **18000 rem paarden.**

De inrichtingen tot stoomvorming bestaan uit **4 Normand-ketels** in **gesloten stookplaats,** opgesteld in twee afgescheiden gedeelten en **gestookt met petroleum.** Hun totaal verwarmd oppervlak is ongeveer 2000 M². De petroleum wordt onder druk naar de branders gevoerd door middel van twee pompen na een voorwarmer gepasseerd te zijn, die haar temperatuur opvoert tot 120 à 130°.

De „Francis-Garnier" **zal** op de proeftochten een gemiddelde vaart **moeten behouden** van **31 mijl,** gedurende 6 achtereenvolgende uren.

De torpedojager „Bouclier" van 't zelfde type en ook **v. Normand,** heeft een **gemiddelde vaart v. 35.339 mijl gehaald** met een **brandstofverbruik** onder de 10 ton, d. w. z. **5 K.G. olie per M². V. O.**

De brandstofberging is 140 ton, en hiermede **kan met 14 mijls vaart een afstand van 18000 zeemijlen worden afgelegd.**

(„Le Yacht").

Proeftochten van de nieuwe torpedojagers „Fourche" en „Faux".

„Fourche". Tocht v. volle kracht 6 uur: keteldruk 16 K.G.; druk bij toelaat in machine 12 K.G.; luchtdruk op de stookplaatsen 180 mM. water; druk v. de mazout bij ingang vuren 13 K.G.; **aantal omwentelingen per minuut 680; gemiddelde vaart** v. **6 uur 33.20 mijl; beste run** op de **gemeten mijl 33.60;** gemiddelde vaart volgens contract. 31 mijl; brandstofverbruik per uur 10 ton 400 K.G., volgens contract 12 ton 500 K.G.; brandstofverbruik per □ V. O. 5.47 K.G.; volgens contract 6.56 K.G. per rempaardekracht; mijlen per ton mazout 3.19; V. O. per R. P. K. 0.104; oppervlak condensor per R. P. K. 0.03 M². **R. P. K. 18500.** Toestand zee effen.

Proef kolenverbruik over 8 uur: Ketels onder druk 2; keteldruk 16 K.G.; druk bij inlaat 8 K.G.; luchtdruk op de stookplaatsen 25 mM. water; druk mazout bij de vuren 8 K.G.; gemiddeld aantal omwentelingen 242; **gemiddelde vaart 14 mijl; brandstofverbruik 910 K.G.; aantal mijlen per ton mazout 15.38.**

„Faux". 6 uur volle kracht: Waterverplaatsing vóór den tocht 722 ton; gemiddelde diepgang 2.52 M.; keteldruk 16 K.G.; bij inlaat 12 K.G.; luchtdruk op de stookplaatsen 180 mM. water; druk mazout bij de vuren 13.5 K.G.; **omwentelingen per minuut 653; gemiddelde vaart v. 6 uur 32.01 mijl; hoogste run op de gemeten mijl 34.9;** gemiddelde vaart volgens contract 31 mijl; brandstofverbruik per uur 10 ton 20 K.G.; volgens contract 12 ton 50 K.G.; brandstofverbruik per □ V. O. 5.30 K.G.; volgens contract 0.65 K.G. per rempaardekracht; mijlen per ton mazout 3.13; V. O. per R.P.K. 0.104; condensor oppervlak per R.P.K. 0.03; **R.P.K. 18500.** Toestand zee, bewogen.

De uitkomst 8 uurs kolen proef was nagenoeg gelijk aan die van **„Fourche".**

(„Journal R. U. S. I.").

Engeland.

Het snelle slagschip „Princess Royal", gebouwd bij VICKERS, heeft een vaart van **32.7 mijl** behaald, o. i. ongeveer een mijl meer dan de „Lion", (anderen spreken van 34.7 mijl). De **Parsons-turbines** moeten meer dan **80.000 paarden** ontwikkeld hebben.

(„Le Yacht").

De torpedojager „Hardy" voor de **gewone dienstvaart** voorzien van den **verbrandingsmotor** en voor **volle kracht** van **Parsons-turbines,** is kort geleden te water gelaten.

(„Le Yacht").

De torpedojager „Hardy" is de eerste Engelsche jager, die uitgerust zal worden met **Dieselmotoren** als voortstuwingswerktuigen.

(„Journal of the R. U. S. Inst.")

Italië.

De **Memorie van Antwoord** van den **Minister van Marine** bevat o.a. 't volgende:

Sterk wordt voorgestaan de invoering van een **gecombineerd systeem van turbines en zuigermachines**; de turbine-installatie voor vollekracht en de zuigermachines voor de dienstvaart; pogingen zullen worden aangewend om den bouwtijd der oorlogschepen te verkorten en **aangedrongen wordt op den bouw van schepen tot vervoer van vloeibare brandstof.**

(„Journal of the R. U. S. I.")

Vereenigde Staten.

Het nieuwe slagschip „Pennsylvania" zusterschip van de „Oklahoma" en de „Nevada", dat spoedig op stapel zal worden gezet, krijgt een **waterverplaatsing van 32000 ton** en zal **uitsluitend vloeibare brandstof** stoken. („Le Yacht".)

Het nieuwe slagschip „Wyoming" heeft met goed gevolg zijn proeftochten gedaan en behaalde **22 mijl op een van de „runs"** en een **gemiddelde vaart van 21,323 mijl** op den 4-uurs-tocht.

Het schip wordt voortbewogen door **Parsons-turbines,** werkende op 4 schroeven. Bij de beproeving werden de genoemde goede resultaten bereikt. Daar het onmogelijk zou zijn geweest de benoodigde hoeveelheid stoom door de oude ronde ketels te leveren, werden **12 Babcock en Wilcox's** ketels in 't schip geplaatst, voorzien van oververhitters. Het totale roosteroppervlak is 1.448 sq. ft., en 't totale verwarmend oppervlak 64.284 sq. ft. Het grootste vermogen volgens contract was 28.000 rempaarden, hetwelk werd overschreden. De „Wyoming" is een vergroot, verbeterd type „North Dakota". Het schip is 562 ft. lang, 93 ft. breed en de gemiddelde diepgang is 28 ft. 6 inches. Het deplacement toegeladen, is 27243 ton. De vaart volgens contract was 20.5 mijl, die het dus bijna met een mijl overschreden heeft. Bij de proeftochten bedroeg de diepgang 26.000 ton. De **brandstofberging** bedraagt **2500 ton,** doch er kan **ook 400 ton vloeibare brandstof** worden geborgen.

(„Journal R. U. S. I.")

Gemengd.

M. Lane, steunende op de wereldproductie van de benzine, gazoline en andere distellatie-producten, **schat het verbruik der petroleummotoren die zware ollën gebruiken, op 29.000.000 ton.** Daar men den laatsten tijd, de reeders beangstigt met de mogelijkheid van een petroleum-trust, waardoor een schip met motoren uitgerust veel kostbaarder zou worden dan een van een stoommachine voorzien, is het de taak van de constructeurs der motoren, om ze in te richten voor allerlei

soort brandstof, dewijl dit het beste wapen is tegen de bedoelde trust. De schrijver heeft proeven genomen met allerlei soorten van zware olie, zelfs met de teerolie uit de asphaltgrotten op Trinidad, die een S. G. heeft van 0,980. Hij beweert met deze olie evengoede resultaten te hebben bereikt als met de meest gerenommeerde soorten. De motor waarmede hij de proeven nam, was van 100 paarden en gebruikte gecomprimeerde lucht van 32 atmosfeeren.

(„Ie Yacht".)

In een **opstel** in 't **„Journal of the Am. Soc. of Naval Eng."** deelt **de luitenant W. W. Smith** 't een en ander mede over **de ervaring, opgedaan met de tandrad-overbrenging van de Turbine-installatie van 't Marine-Kolenschip „Neptune".** Hierbij is de ligging voor de halzen van de **assen van de tandraderen hydraulisch.** Deze soort ligging is van veel belang bij groote krachtsoverbrenging zegt SMITH. Daarentegen beweert PARSONS, dat deze hydraulische ligging niet noodzakelijk is, want op de stoomschepen „Normannia" en „Hortonia" van 1500 paarden is ook eene tandradoverbrenging die ook uitstekend voldoet, doch in gewone vaste metalen.

Een voordeel geeft echter 't hydraulisch opstellen, omdat door middel van manometers de druk van de olie onder de halzen kan worden aangegeven en men daaruit de rempaarden kan bepalen. Door 't opstellen van den manometer op de brug en 't behandelen van de smoorkleppen door middel van samengeperste lucht ook van af de brug, kan men den gang van de machines leiden van af de commandobrug. Doordat de tanden der raderen van de overbrenging niet goed gefraisd waren, was er **te veel lawaai in de machinekamer; dit kan voorkomen worden bij eene nieuwe uitvoering.** Doordat de tandraderen dienst deden als vliegwielen, sloegen de machines minder door dan anders 't geval ware geweest.

Smith meent dat tot een vermogen v. 25000 paarden deze inrichting v. Melville, Mc. Alpine zal zijn toe te passen.

(Schiffbau)

Motorbedrijf.

Een teeken des tijds is het wel, dat de firma HARLAND AND WOLFF, **werkplaatsen** welke ongeveer **anderhalf jaar geleden** werden **geinstalleerd** met de nieuwste werktuigen, **ten einde turbines** op groote schaal voor oorlogs- en koopvaardijschepen **te vervaardigen**, hebben **verkocht aan de Burmeister en Wain Dieselmotor-Maatschappij.**

(De Zee)

De „Selandia" uitgerust met Dieselmotoren heeft op de reis van Bangkok naar Kopenhagen, tegenover een zelfde schip uitgerust met stoommachine en ketel die met kolen gestookt wordt, een besparing gemaakt van f 50.000.

Literatuuropgaven.

„Les moteurs Diesel à bord des sous-marins", door Charmouille.
„le Yacht" 16 Nov. 1912. (M.V.)

„Les Moteurs Diesel-Sulzer pour la Marine".
„le Yacht" 16 Nov. 1912. (M.V.)

„La Propulsion électrique des navires," door HENRY BERNAY
„le Yacht" 23 Nov. 1912. (M.V.)

„Résultats en Service du navire à moteurs „Eavestone"; Moteurs à explosion pour grands navires; Le Personnel de conduite des moteurs à combustion interne".
„le Yacht" 7 Dec. 1912. (M.V.)

„Die maschinelle Entlöschung von Kohlenschiffen im Hamburger Hafen und die Selbstlösch dampfer „Emma Sauber" und „Herman Sauber" van Dipl. Ing. CARL COMMENTZ.
Schiffbau 11 Sept. 1912. (M.V.)

„Doppelschrauben-Motorfrachtschiff „Monte Penedo" der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffs-Gesellschaft", von Kielhorn. Konstruktions-Ingenieur ZEHLENDORF".
Schiffbau 25 Sept. 1912. (M.V.)

„Zweitaks- oder Viertaks-Groszschiffsmotoren" von Diplom-Ingenieur H. M. SIEBECK.
Schiffbau 13 Nov. 1912. (M.V.)

„Einschrauben-Motor-Frachtschiff „Rolandseck" für die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa". von C. KIELHORN. ZEHLENDORF.
Schiffbau 27 Nov. 1912. (M.V.)

„Die XIV Hauptversammlung der Schiffbau-Technischen Gesellschaft am 22 und 23 Nov. 1912" vom Geheimen Regierungsrad Prof. FLAMM.
Schiffbau 11 Dec. 1912. (M.V.)

„Der Petroleumtransport zur See und die neueste Entwickelung der Tankschiffe.
Schiffbau 11 Dec. 1912. (M.V.)

„De ontploffing van een der stoomketels aan boord van de stoomboot „Gutenberg", door H.
De Ingenieur van 28 Sept. 1912. (M.V.)

„Het berekenen van Oppervlak-condensors", door Prof. P. MEYER.
De Ingenieur 4 Jan. 1913. (M.V.)

„Petroleum".
De Zee Nov. 1912. (M.V.)

„Het motorschip „Juno".
Het Nederl. Zeewezen 15 Dec. 1912. (M.V.)

„De 4de Internationale Luchtvaarttentoonstelling te Parijs".
De Luchtvaart 7 en 23 Dec. 1911. (M.V.)

Torpedo's.

Frankrijk.

De **lanceerinrichtingen van 45 cM.** aan boord der 1ste klasse torpedobooten, type 300, zijn vervangen door minder zware van **38.1 cM.**, hetgeen de bekende geringe stabiliteit dezer booten ten goede zal komen. Eerstgenoemde lanceerinrichtingen zullen die van 38.1 cM. der torpedojagers, type „Durandal" vervangen, waardoor deze in gevechtswaarde zullen stijgen.

Oostenrijk-Hongarije.

De **„Viribus Unitis"**, **„Tegethoff"**, **„Prinz Eugen"** en **„VIII"** zullen worden uitgerust met Bullivantnetten.

Engeland.

Het nieuwe **slagschip „King George V"** is uitgerust met torpedo's van **53 cM.** van een nieuw type, waaraan men een bijzondere trefzekerheid op groote afstanden toeschrijft.

Mijnwezen.

Frankrijk.

De Minister van Marine heeft bepaald, dat de werken aan de „Cassini", om dezen bodem gereed te maken voor mijnenlegger, welke reeds zeer geruimen tijd duren, met spoed moeten worden beëindigd.

Met 1 Januari 1913 is een bepaalde groep mijnenleggers gevormd, welke wordt toegevoegd aan de vloot. Deze groep bestaat uit „Casabianca", onder commando van den kapiteinluitenant ter zee, groepscommandant, „Cassini" en voorloopig „Pertuisane".

Vier mijnenvisschers zijn besteld, twee bestemd voor Toulon en twee voor Bizerta.

Men is er van overtuigd, dat de mijnen beter aan hunne bestemming zullen voldoen in de Middellandsche zee, waar geen getijstroomen zijn, dan in het noorden, waar niettegenstaande alle verbeteringen hun nut in verband met de zware stroomen twijfelachtig is.

„Le Yacht".

Turkije.

Op de Germania-werf te Kiel liep 4 Dec. de mijnenlegger „Nusrat" voor Turkije van stapel.

Het schip dat in vredestijd ook dienst zal doen als sleepboot kan 25 mijnen aan boord nemen. Voor het visschen van mijnen dienen twee groote sloepen, een motor- en een riemsloep.

De lengte tusschen de loodlijnen bedraagt 40 M., de grootste breedte 7.5 M., de diepgang 2.5 M., de waterverplaatsing 250 ton.

De snelheid moet 15 mijl bedragen, de bewapening bestaat uit twee 8 cM. machinekanonnen.

Literatuuropgave.

„Le sous-marin mouilleur de mines".
„Mon. d. l. fl." 4 Jan. '12. (M.V.).

Strategie en Tactiek.

„The Naval and Military Record" geeft het volgende lijstje van de dreadnoughts, welke op het oogenblik in de verschillende marines gereed zijn:

	slagschepen.	kruisers.	totaal.
Engeland	15	5	20
Duitschland	10	3	13
Vereenigde Staten	6	0	6
Frankrijk	0	0	0
Japan	2	0	2
Italië	0	0	0
Oostenrijk	0	0	0
Brazilië	2	0	2

Canada.

In 't Lagerhuis verklaarde de eerste Minister den 5den Dec., dat aan het Parlement een wetsvoorstel was ingediend om 7.000.000 £ te bestemmen voor den aanbouw van drie van de grootste en sterkste schepen.

Deze schepen worden ter beschikking gesteld van de Engelsche Regeering ter verdediging van de belangen van het Britsche rijk en door deze onderhouden.

Wanneer in de toekomst Canada een eigen marine mocht oprichten, dan zullen deze schepen van de Engelsche Regeering terug verzocht worden en worden ze dan door Canada onderhouden.

Omdat de werven in Canada niet in staat zijn „Dreadnoughts" te bouwen, worden de genoemde schepen in Engeland gebouwd; daar het echter in het belang van het rijk is, dat niet alle werven in één land geconcentreerd worden, zal Engeland in Canada kleine kruisers en hulpschepen doen bouwen.

Duitschland.

In verband met de versterkingen aan den Onder-Weser en op Helgoland, worden de 3de en 5de matrozenartillerieafdeelingen met één compagnie versterkt; hierdoor bestaat thans de matrozenartillerie uit 5 afd. (een voor de Oostzee, 4 voor de Noordzee) met 20 compagnieën.

De kustbevestigingen op het eiland Borkum en de batterijen aan de Oostzee (met uitzondering van Kiel) worden door artillerie van het leger bezet.

Engeland.

Het besluit van de Admiraliteit om reeds het volgend jaar over te gaan tot het vormen van het 6de eskader, wat oorspronkelijk eerst in 1915 zou plaats hebben werd in het Parlement door Mr. CHURCHIL toegelicht. Bij de tegenwoordige organisatie is het geval denkbaar, dat het 5de eskader met kernbemanningen ver van zijn station in zee is; bij een plotselinge mobilisatie zou het dan eerst naar die havens moeten terug keeren om zijn personeel aan te vullen, waarmede uit den aard der zaak veel tijd verloren zou gaan. Heeft men ook een 6de eskader, dan kan steeds een dier eskaders in zijn binnenlandsche havens zijn en de aanvulling van het personeel in weinige uren plaats vinden.

De indeeling der torpedovaartuigen aan de Oostkust zal worden gewijzigd, zoodat zullen zijn te:

Invergordon 16 torpedojagers (in dienst)
Dundee 20 „ id. 12 onderzeebooten.
Rosyth 20 torpedojagers (in dienst) 24 jagers met kernbemanning.
Harwich 16 „ id. 23 „ „ „ en 12 onderzeebooten.
Sheerness 12 „ met kernbemanning, 20 torpedobooten met kernbemanning.

Frankrijk.

De Oud-Minister van Marine DE LANESSAN heeft aan de Kamer een voorstel ingediend om het vlootprogramma te wijzigen. De voorsteller wijst er op, dat de Fransche marinepolitiek slechts rekening houdt met de tegenwoordige toestanden. Frankrijk moet de Duitsche en Engelsche vloot niet uit 't oog verliezen en in 't bijzonder op die van zijn bondgenoot Engeland letten. In de Middellandsche Zee zullen Oostenrijk-Hongarije en Italië 27 slagschepen hebben, waarvan 12 1e klasse tegen Frankrijk 20 slagschepen, waaronder 9 1e klasse. Hij wenscht daarom 8 slagschepen tusschen 1913 en 1920 meer te bouwen dan in 't vlootprogramma is aangegeven.

De marine commissie heeft 't voorstel DE LANESSAN aangenomen, zoodat de Fransche vloot in 1920 36 inplaats van 28 slagschepen zal bezitten.

In den vervolge zullen de kleine herstellingen aan de schepen van de vloot plaats hebben te Toulon en te Bizerta; het dokken en de groote reparaties zullen voor de schepen van het 1e en 2e eskader slagschepen plaats hebben te Toulon, voor die van het 3de eskader in de noordelijke havens.

Het dokken en de kleine reparaties van de schepen van

het 1e lichte eskader zullen plaats hebben te Bizerta, de grootere te Toulon.

Uit een artikel in „le Yacht" van 11 Jan. '13 genaamd: „Signes distinctifs des bâtiments de l'Armée navale et signaux usuels" verdient het navolgende vermelding:

Eerst wordt er aan herinnerd, dat de eskaders in het algemeen bestaan uit twee divisiën elk van drie schepen en dat de 1e divisie wordt gecommandeerd door een vice-admiraal, tevens eskader-chef en de 2de door een schout-bij-nacht. De eerste heeft zijn vlag waaien aan den voortop, de laatste aan den achtersten top; de vlag heeft de sterren van den rang en een nummer aangevende de ancienniteit van den vlagofficier.

De vlag van den „Commandant en Chef" waait aan den achtersten top.

De schepen van de 1e divisie van elk eskader hebben één witten band om den schoorsteen, die van de 2de divisie twee witte banden; het 1e schip van de divisie heeft de band(en) om den voorsten het 2de om den 2den, het 3de om den 3den schoorsteen.

De „escadrilles" torpedojagers, elk bestaande uit zes eenheden zijn van elkander onderscheiden door de kleur van de schoorsteenen. Alleen de „Bouclier", welke de vlag voert van den kapitein ter zee, eskadercommandant, heeft geen geschilderde schoorsteenen.

De eerste escadrille, bestaande uit jagers van 700 ton, heeft een blauwen band hoog 40 cM. om elken schoorsteen, 40 cM. van den top af; de tweede bestaande uit jagers van 450 ton heeft witte banden, de 3de (jagers van 450 ton met turbines en vloeibare brandstof) roode banden, de 4de en 5de bestaande uit jagers van 300 – 350 ton respectievelijk groene en zwarte banden.

De mijnenleggers hebben dubbele banden blauw en wit.

De ondergrond van het schild waarop beginletter(s) van den naam der boot staat en die beginletter(s) zelf zijn van dezelfde kleur als de banden; blauw bij de booten van de 1e escadrille, wit bij de 2de enz.

Italië.

De vlootindeeling is als volgt:

Vlaggeschip „Dante Alighieri".

1e eskader onder een vice-admiraal.		2e eskader onder een vice-admiraal.	
1e divisie onder een s.-b.-n.	2e divisie onder een s.-b.-n.	1e divisie onder een vice-adm.	2e divisie onder een s.-b.-n.
„Vitt. Emanuele".	„Pisa".	„Regina Margherita".	„Garibaldi".
„Reg. Elena".	„Amalfi".	„Ben. Brin".	„Varese".
„Roma".	„San Giorgio".	„Am. de St. Bon"	„Ferruccio".
„Napoli".	„San Marco".	„Em. Filiberto".	
„Quarto", „Agordatt".		„Piemonte", „Coatit".	
3 jagers van 400 ton.		8 jagers van 350 ton.	

Divisie van instructieschepen onder een s.-b.-n.	Torpedodienst onder een s.-b.-n.
„Re Umberto".	„Vettor Pisani".
„Sardegna".	„Lombardia".
„Sicilia".	9 jagers, 28 groot model torpedobooten.
	15 onderzeebooten.

Japan.

De manoeuvres zijn dit jaar op een buitengewoon groote schaal gehouden. Alle vaartuigen, welke eenige militaire waarde hadden namen er aan deel en zelfs vaartuigen, waarmede de proeftochten nog niet waren afgeloopen zooals het pantserschip „Sesshu" en de 5000 tons kruisers type „Hirado".

De manoeuvres welke 21 Oct. begonnen eindigden 12 November met eene revue door den keizer bij Yokohama.

Van 21—27 Oct. oefenden alle actieve en reserve eskaders op zich zelf om zich daarna te Sasebo te vereenigen.

Van 28 Oct.—3 Nov. werden twee partijen gevormd, waarbij de onderstelling de volgende was. Een van de Zuid komend eskader heeft zich meester gemaakt van de 2 eil. Kyushu en Shikoku en zet vandaar koers op de baai van Tokyo; de andere partij gaat het vijandelijke eskader tegemoet en levert het in volle zee slag, waarna ze zich op haar basis moet terugtrekken.

Behalve de gewone oefeningen en exercitie als zoeken van schepen door torpedovaartuigen, varen zonder lichten, enz. hadden ook lanceeringen plaats op de schepen, welke hun torpedonetten hadden uitgevoerd. Na het einde van een dusdanige oefening werden in de netten van de „Katori" tien torpedo's gevonden.

De oorlogshaven 2 kl. Takeshiki wordt opgeheven en het werfpersoneel naar Chinkai gebracht.

Op het oogenblik heeft men 5 oorlogshavens 1e kl. Yokosuka, Kure, Sasebo, Maizuru en Port Arthur. 2 oorlogshavens 2 kl. Ominato en Bako en 3 versterkte havens Takeshiski, Chinkai en Eiko.

De schepen der Marine worden in de volgende klassen ingedeeld:

1	slagschepen	sen kan	
2	slagkruisers	fun yô sen kan	
3	kruisers 1 kl.	ittô jun yô kan	boven 7000 ton
4	id. 2 kl.	nitô jun yô kan	onder 7000 ton
5	kustverdedigers 1 kl.	ittô kai bô kan	boven 7000 ton
6	„ 2 kl.	nitô kai bô kan	onder 7000 ton
7	kanonneerbooten 1 kl.	ittô hô kan	boven 800 ton
8	„ 2 kl.	nitô hô kan	onder 800 ton
9	torpedojagers	ku chiku kan	
	1 kl. boven 1000 ton		
	2 kl. 1000—600 ton		
	3 kl. onder 600 ton		

10 torpedobooten sui rai tei
1 kl. boven 120 ton
2 kl. onder 120 ton
11 onderzeebooten sen sui tei

Van de vroegere Russische schepen wordt nog slechts de „Hizen" („Retwisan") als slagschip beschouwd, de overige zijn ingedeeld bij de kustverdedigingsschepen.

De aviso's „Chihaya", „Yodo", „Mogani" enz. worden aangeduid als kanonneerbooten 1 kl.

De vroegere handelsstoomers „Toyohashi", „Karasaki", „Manshu" en „Matsue" worden als volledige oorlogsschepen beschouwd en zijn ingedeeld als kustverdedigingsschepen 2 kl., waartoe ook de oudere kruisers behooren.

Van de torpedojagers behooren slechts 2 tot de 1 kl. en 2 tot de 2 klasse.

Noorwegen.

Nadat in den aanvang van het jaar een groote som voor den aanbouw van 2 pantserschepen en 2 onderzeebooten toegestaan was, zullen volgens het nieuwe vlootplan nog 6 pantserkruisers, 6 jagers, 40 torpedobooten en 12 onderzeebooten gebouwd worden.

Rusland.

Van het oorspronkelijke voornemen om alle schepen van het kleine vlootplan (zie 4de afl. „Marineblad") in Rusland te doen bouwen, is afgeweken, wat betreft de twee kruisers van 4300 ton, omdat deze schepen, welke hoofdzakelijk voor training van het machinekamerpersoneel moeten dienen, zoo spoedig mogelijk noodig zijn.

Daar de Russische werven te langen tijd noodig hadden worden zij gebouwd bij Schichau Elbing en moeten zij voor 15 Juli 1914 klaar zijn. Zij zullen turbines krijgen, 27½ mijl moeten loopen en 3.500.000 roebel per stuk kosten.

Na verschillende wijzigingen heeft het Russische vlootplan de volgende samenstelling.

Tot 1930 zullen gebouwd worden 24 slagschepen, 12 slagkruisers, 24 groote kruisers, 108 torpedobooten, 36 onderzeebooten.

Voorloopig heeft de Doema 502 mill. Roebel toegestaan voor het kleine vlootplan tot 1916/17, waarbij worden gebouwd, 4 slagkruisers van 30.000 ton, 4 pantserkruisers van 7000—8000 ton, 2 kruisers van 3500 ton, 36 jagers van ± 800 ton en 12 onderzeebooten.

In de 10 jaar volgende op 1916 zullen 1540 mill. Roebel noodig zijn, waarvan een gedeelte bestemd is voor verbetering en verdediging van havens, werven enz., terwijl gebouwd moeten worden 18 slagschepen en slagkruisers van 28.000—30.000 ton, waarvan 6 voor de Zwarte Zee Vloot, 24 mijnenleggers

van 1280 ton en 36.5 mijl, 6 groote kruisers van 6000—8000 ton voor Oost-Azië, 4 mijnenzoekers, 48 onderzeebooten, 28 rivierkanonneerbooten voor Oost-Azië.

Siam.

Volgens „Schiffbau" heeft Siam het voornemen groote slagschepen te bouwen.

Spanje.

Men heeft 't voornemen een 2^de^ eskader van 3 slagschepen van 21000 ton te bouwen. Bovendien wil men 2 eclaireurs van 5000 à 6000 ton, 9 torpedo-vaartuigen en 3 onderzeebooten aanschaffen.

De werf te Cadix zal gereorganiseerd worden, waarbij een dok voor schepen van 30.000 ton gegraven zal worden.

Vereenigde Staten.

De leeftijd van de schepen zal gerekend worden van af den datum waarop het congres den bouw heeft toegestaan.

Niettegenstaande alle moeite van de Regeering, heeft men de aanneming van twee slagschepen niet kunnen verkrijgen. De senaat wilde twee schepen toestaan, het huis van afgevaardigden geen enkel.

Eindelijk kwam men in een „conférence comittee" uit beide huizen tot een compromis, waarbij besloten werd tot den bouw van één slagschip, 6 jagers, 1 tender voor onderzeebooten en 2 schepen voor vloeibare brandstof; terwijl bovendien verscheidene torpedobooten, kolen- en reparatieschepen zullen worden aangebouwd.

In de „Scientific American" wordt het denkbeeld aan de hand gedaan om oorlogsschepen, welke niet meer geheel „up to date" zijn, wat veelal in de eerste plaats op de snelheid slaat, te gebruiken als kustforten.

De schrijver stelt zich voor dat men eerst een laag beton stort op de plaats waar men het fort wil hebben om daarop het schip te zetten; van beton en steen maakt men een dam om den romp tegen vijandelijke treffers te beschermen. De kanonnen zouden over dien dam moeten schieten, terwijl openingen gelaten zouden moeten worden voor de torpedolanceerinrichtingen. Door het uitnemen van machines en ketels zou men de noodige ruimte verkrijgen voor groote munitie en andere voorraden.

De Secretaris van Marine heeft zich op de volgende wijze uitgelaten over de verdediging van het Panama-kanaal.

Een actieve verdediging wordt het beste gewaarborgd door stationneering van verschillende deelen van de vloot. Een aanval uit 't Westen wordt 't best tegengegaan door een vlootstation aan den westuitgang van het kanaal, terwijl de Atlantische vloot, welke een groot deel van het jaar in den Stillen Oceaan

gestationneerd zou zijn, hierbij grooten steun zal geven. Aan de oostzijde zou het kanaal beschermd moeten worden van uit steunpunten in de Golf van Mexico, waarbij Guantanamo op Cuba in de eerste plaats in aanmerking komt. Key-West zou steunpunt voor torpedovaartuigen en kleine kruisers worden, terwijl Charleston voor herstellingen van torpedovaaruigen en voor aanbouw geschikt is.

De Reserve-vloot van den Atlantischen Oceaan zou zich te Philadelphia moeten bevinden, terwijl de werven te New-York en Norfolk goede diensten zullen bewijzen.

Een groot station voor D. T. bezuiden Culebra moet de verbinding tusschen alle deelen der vloot en Washington verzekeren.

De Panama-kanaal Commissie zal de noodige kolenschepen bouwen, welke ook voor de Marine te gebruiken zijn.

Volgens het rapport van den „Paymaster General" over het finantieele jaar 1912 (1 Juli 1911—30 Juni 1912) hebben de uitgaven voor de Marine bedragen 666.245.064 frs., waarvan 124.652.453 frs. voor nieuwen aanbouw en 170.879.962 frs. voor bewapening.

Aan steenkolen is dat jaar verbruikt 729.903 ton van den gemiddelden prijs van 13 frs. 50 per ton, een totaal van 14.857.715 frs. terwijl aan vloeibare brandstof verbruikt is 14.146.714 gallon voor den prijs van 1.701.935 frs.

Zweden.

Het voornemen bestaat de marinewerf te Karlskrona uit te breiden. Het benoodigde terrein zal waarschijnlijk kosteloos door de stad worden afgestaan.

Literatuuropgave.

„Die französischen Flottenmanöver im Norden '12".
„Mitt." XII, '12 (M.V.)

„Die französischen Flottenmanöver vom 5 bis 8 Nov. '12".
„Mar. Rund.", Dec. '12 (M.V.).

„La concentration Méditerranéenne".
„Mon. d. l. fl.", 30 Nov. '12 (M.V.).

„Die japanischen Torpedobootunternehmungen im Kriege gegen Rusland"; Erfolge und Lehren.
„Mar. Rund.", Dec. '12 (M.V.).

„Die Tätigkeit der italienischen Marine in italienischen—Türkischen Kriege 1911—'12".
„Mar. Rund.", Dec. '12 (M.V.)

„Der Balkankrieg, Kriegsereignisse zur See".
„Mar. Rund.", Dec. '12 (M.V.).

„La guerre des Balkans".
„Yacht", 7 Dec. '12 (M.V.).

„Some environmental factors in relation to disease".
„Journ. R. U. S. Inst.", Dec. '12 (M.V.).

„Memorandum on naval defence requirements".
„Prepared by the admiralty for the Government of Canada".
„Journ. R. U. S. Inst.", Dec. '12 (M.V.)

„L'augmentation du programme Naval".
„Yacht", 7 Dec. '12 (M.V.).

„Leger en Vloot bij de verdediging van Ned. Indië".
„Ind. M. T.", Nov. '12 (M.V.).

„Militaire oefeningen en bedrijfsleiding".
„Mil. Spect.", Dec. '12 (M.V.).

„Deux opinions sur la concentration Méditerranéenne".
„Mon. d. l. fl.", 21 Dec. '12 (M.V.).

„La Marine en 1912".
„Mon. d. l. fl." 28 Dec. '12 (M.V.).

„Un problème de guerre. Le Blocus d'une force navale ennemie"
„Yacht", 28 Dec. '12 (M.V.).

Transmission d'ordres dans les combats Sur mer de la guerre „russo-japonaise".
„Intern. Rev.", Jan. '13 (M.V.).

„Etudes d' histoire maritime".
Mon. d. l. fl." 11 Jan. '13 (M.V.).

Onderzeevaart.

Engeland.

Bij VICKERS is de E_3 van stapel geloopen.

De 3e klasse kruiser **„Pactolus"**, die ingericht is als depôtschip voor onderzeebooten is te **Lamlash** gestationneerd.

Zij is toegevoegd aan de onderzeebooten A_{10}, A_{11} en A_{12}.

Te Chatham is de E_2 van stapel geloopen.

De onderzeebooten **type F** zullen machines krijgen van 2000 P.K., deze booten zullen een bovenwatersnelheid van **20 mijl** en een onderwatersnelheid van **12 mijl** moeten bereiken.

Frankrijk.

De onderzeeboot **„Euler"**, die 12 October van stapel is geloopen, is aan den dienst onttrokken doordat zij groote averij heeft opgeloopen. Ter vermijding van een aanvaring bij het met dik weer binnenloopen van de haven van Cherbourg is zij tegen de kade geloopen, waardoor de boeg ingedrukt werd; zij kon in zinkenden toestand het dok bereiken.

Italië.

Er worden plannen gemaakt tot den aanbouw van onderzeebooten van **1000 ton.**

Japan.

Van de 2 onderzeeboot-flottieljes, elk bestaande uit 7 booten zijn in 't geheel **6 booten in dienst.**

Aan elke flottielje van 3 booten is een moederschip toegevoegd.

Vereenigde Staten van N.-Amerika.

Op de Marinebegrooting voor 1913 zijn gelden toegestaan voor den aanbouw van **8 onderzeebooten**, voor een gezamenlijk bedrag van 4.5 millioen Dollar; en **een moederschip voor onderzeebooten,** voor een bedrag van 1 millioen Dollar.

't Plan bestaat om van deze nieuw te bouwen booten 4 te stationneeren bij de monding van de Mississippi en in de havens in de Golf van Mexico, terwijl de andere 4 bestemd zijn voor den Stillen Oceaan.

Scheepsbouw.

Nederland.

24 December 1912 werd van de werf der Kon. Maatschappij „De Schelde" te Vlissingen met goed gevolg te water gelaten Hr. Ms. torpedobootjager **„Lynx"**, in aanbouw voor het Departement van Marine.

Dit vaartuig is geheel gelijk aan de vorige torpedobootjagers, op deze werf gebouwd.

Brazilië.

De **3de Braziliaansche Dreadnought „Rio de Janeiro"** werd in den zomer van 1909 bij ARMSTRONG besteld. Het deplacement zou worden 32000 ton en de lengte 655'.

In Februari 1910 werd aan den bouw begonnen, maar toen iets later een andere President optrad, werd het werk dadelijk gestaakt. Dit duurde een vol jaar, in welk tijdsverloop men nieuwe plannen voor het schip had uitgewerkt. Naar deze plannen werd verder gearbeid en is het volgende hiervan bekend: Lengte 632', breedte 90', deplacement 27500 ton, bewapening 14 kns. v. 12", 20 kns. v. 6", 8—12 prs. en ? lanceerinrichtingen van 21".

De 14 zware kns. staan in 7 torens in de midscheeps. Van voren af is de verdeeling als volgt: 2 torens op den bak, waarvan de achterste over den voorste heen vuurt, commandotoren, voorste brug, 3-been mast, schoorsteen, 3e en 4e toren, schoorsteen, 3-been mast, achterbrug, en 5e, 6e en 7e toren. De zesde toren is hoog opgesteld.

Dikte van het gordelpantser 9", vermogen 45000 P.K., snelheid 22 mijl.

De arbeid aan het schip werd in September 1911 hervat; het zal binnenkort van stapel loopen. De geringe dikte van het gordelpantser is een groot nadeel.

Duitschland.

Naar men zegt heeft de nieuwe **kruiser „Strassburg"** bij den overtocht van Dantzig naar Kiel op **onrustbarende wijze geslingerd**. Men zal de oppervlakte der kimkielen vergrooten. Van de „Breslau", „Magdeburg" en „Stralsund" van hetzelfde type zijn dergelijke klachten nog niet vernomen, maar men mag wel aannemen, dat deze schepen dezelfde eigenschappen zullen vertoonen.

De „Strassburg" heeft in Wilhelmshafen de bemanning gekregen van de „Berlin", een kruiser van 3550 ton, die nu ontwapend wordt. Deze schepen worden als onvoldoende zeewaardig beschouwd, omdat zij bij eenigszins krachtigen wind al gauw van hun vaart verliezen. Er is sprake van, hen door een nieuw type te vervangen.

Het reeds sinds lang bestaande plan voor den bouw van een **„Ersatz-Hohenzollern"** zal in het volgend jaar tot uitvoering komen. Het schip moet begin 1915 gereed komen en naar men zegt, zal het op een Hamburger werf gebouwd worden.

De **slagkruiser „Kaiserin Augusta"**, die bij SCHICHAU op stapel is gezet, moet 20 mijl loopen. De bewapening zal bestaan uit 8 kns. v. 38 cM. paarsgewijs in 4 axiale torens, waarvan nos. 2 en 3, evenals op het Amerikaansche type „Michigan", resp. over 1 en 4 heen vuren.

Engeland.

Het **slagschip „King George V"**, het eerste van een verbeterd „Orion"-type, is zijn proeftochten begonnen met een tocht met 18 mijls vaart tegen hooge zee in, en met het schieten met de zware artillerie.

Niettegenstaande het slechte weer zijn deze proeven naar wensch geslaagd.

De **lengte** van de „Iron Duke"-klasse schepen zal 580′ tusschen de loodlijnen zijn, dat is 35′ meer dan van de „Orion"-klasse. De lengte van de „Dreadnought" tusschen de loodlijnen is 490′, zoodat in 6 jaar tijds een vermeerdering van 90′ valt te constateeren, terwijl de breedte in denzelfden tijd met 8′ is vergroot.

De nieuwe schepen krijgen verder kns v. 6″, inplaats van de 4″ van vorige schepen, terwijl deze kns. achter pantser kunnen worden opgesteld.

Behalve het gordelpantser, komt hier nog een 2e gordel boven over het grootste gedeelte der lengte van het schip.

De zware artillerie zal bestaan uit kns. v. 13″.5.

De schepen worden uitgerust met PARSONS turbines voor 4 schroeven, met 33000 P.K., terwijl een snelheid verwacht wordt van minstens 21 mijl.

Van de 20 **torpedojagers** van het program 1911--'12, de „Acasta"-klasse geeft de „Engineer" van 8 Nov. j.l. eenige interessante bijzonderheden.

Deplacement 935 ton, 24500 P.K., 31—32 mijl. Lengte 257—260', breedte 26'.5—27', diepgang 8'—8'.3. Bewapening 3 kns. v. 4" en **2** torpedolanceerinrichtingen, bemanning: 100 koppen. Waterpijpketels en vloeibare brandstof. Eenige hebben 2 schroeven, andere 3.

Door de Engelsche vloot zijn kort geleden **interessante proeven** genomen, die ten doel hadden, de **minst opvallende kleur** voor **torpedobooten** bij nachtelijke aanvallen en belichting met zoeklichten, vast te stellen. Hiertoe werden booten gebezigd, die groenachtig, zwart, grijs of wit waren geschilderd.

Men liet nu boot voor boot onder dezelfde omstandigheden slagschepen aanvallen, waarbij steeds de zoeklichten der schepen gebruikt werden. Daarbij bleek, geheel verschillend van den uitslag der proeven bij andere marines, dat de wit geschilderde booten, die dus de kleur van den lichtkegel het meest nabij komen, het minst duidelijk te verkennen waren, terwijl bijv. de groene booten betrekkelijk scherp tegen deze lichtkegel afstaken.

Het is dus te verwachten, dat de Engelschen, te beginnen met de torpedobooten in de Middellandsche zee, deze vaartuigen wit zullen schilderen. Tot nu toe zijn ze evenals in Duitschland zwart geschilderd en alleen in de tropen hebben de Engelschen andere kleuren gebruikt.

Daar de **staatswerven** de schepen precies op tijd afleveren, echter de particuliere werven den bouwtermijn altijd overschrijden, zijn de laatste bedreigd, dat men de staatswerven jaarlijks in plaats van **twee** in het vervolg **drie** groote schepen zal laten bouwen.

Den 24sten October is te Devonport de kiel gelegd voor den 34sten Dreadnought, een schip van **28000 ton** waterverplaatsing.

Het **slagschip „Centurion"** heeft op den 24-uursproef in den nacht van den 10den December j.l. een onbekend stoomschip aangevaren en in tweeën gesneden, met een vaart van meer dan 19 mijl. Het schip zonk in eenige oogenblikken. De „Centurion" bleef bijna twee uur op de plaats van het ongeval, de zee met de zoeklichten afzoekende, echter zonder iets te vinden. Hoewel aan boord van het slagschip geen persoonlijke ongelukken zijn te betreuren, heeft het zware averij beloopen. Aan S.B. vooruit is de huid ingedeukt en gescheurd, zelfs de voorsteven is een weinig naar bakboord verzet, hoewel dit stalen smeedstuk 25 à 36 cM. dik is. Alle schade is echter boven de waterlijn. Een der lantaarns van het stoomschip is aan boord van het oorlogschip teruggevonden.

De „Centurion" zal minstens 4 maanden noodig hebben om de beloopen schade te herstellen.

De **bouwtijd** van de schepen, welke nu op stapel staan, moet eenigszins **verlengd** worden. Dit is het gevolg van de quantiteit der opdrachten. 1.850.000 Engelsche tonnen is de waterverplaatsing der schepen, welke nu in aanbouw zijn. Dit getal is nog nooit bereikt.

Er is een bijzondere commissie benoemd tot het bestudeeren van de beste methode voor scheepsventilatie.

Naar men zegt wordt te Pembroke de bouw voorbereid van **een gepantserd schip van geringe waterverplaatsing, maar groote snelheid**, bestemd om bij iedere weersgesteldheid **destroyers te jagen.** Het vaartuig zou een gordelpantser over de geheele lengte krijgen en boven de vitale deelen nog bijzondere pantsering, bestand tegen granaten van 12 cM., afgevuurd op korten afstand. De snelheid zou 37 à 38 mijl bedragen.

In de dagbladen en in het Parlement wordt veel gesproken over de vraag, wie verantwoordelijk is voor den **onzeewaardigen toestand** waarin zich de **„Torch"** bevond, toen het schid na een ligtijd op de werf in Sydney weer in dienst was gesteld en op den eersten tocht de schroef verloor. Bij een verder onderzoek werden buitengewoon sterke invretingen van den bodem ontdekt en het geheele schip **volkomen verrot** verklaard. De commandant van het schip had vóór de overname van het commando bereids op dezen toestand gewezen, doch had order gekregen naar zee te gaan.

Het gelukte het schip zonder verlies van menschenlevens in de haven terug te slepen. **Mr. Churchill verklaarde in het Parlement, dat deze aangelegenheid niet moest beschouwd worden als de toestand der zich in conservatie bevindende schepen te typeeren.** In dit geval is de schuld aan de werf in Sydney, waar de voorgeschreven inspecties waren nagelaten. Afdoende maatregelen om dergelijke verzuimen in den vervolge te voorkomen, zijn getroffen.

Frankrijk.

Torpedojagers. De elementen schijnen den laatsten tijd te willen bewijzen, hoezeer de kustverdediging door middel van torpedovaartuigen afhankelijk is van het toeval. Bij de laatste oefeningen in Noord-Frankrijk en speciaal vanaf den 26sten November, toen de „Condé" van om de N.O. komende het Nauw van Calais passeerde, is een geweldige harde wind de conclusies, getrokken uit vorige manoeuvres komen bevestigen, met name deze, dat torpedoflottilles gelegenheidswapenen zijn, m. a. w. alleen geschikt bij goede gelegenheid.

De storm heeft de torpedojagers verhinderd voeling te krijgen en te houden met den vijand, waardoor de onderzeebooten niet konden worden ingelicht. Verplicht als zij waren om bij te leggen, zouden zij een gemakkelijke prooi voor welken kruiser ook, zijn geweest, daar zij noch konden vechten, noch

vluchten, en zij waren niet teruggekeerd om bij betere gelegenheid te worden benut.

Evenwel, de jagers type „Branlebas" hebben zich goede zeeschepen getoond, beter dan de „Dumois", divisieschip en tweemaal zoo groot. Van dit vaartuig gingen de masten overboord en werd de brug ontzet. Des nachts bereikte het met veel moeite de reede van Duins op de Engelsche kust, terwijl de andere booten een harden nacht doorbrachten in een heftig bewogen zee. Toen de D. T. hersteld was en de „Dumois" de booten oproep, hadden deze het hevigste van den storm achter den rug en konden de reis vervolgen. De „Catapulte", die bij het dagen den mast had verloren, had geëscorteerd door de „Rapière", Boulogne kunnen bereiken, en de „Fanion", die ook eenige averij had, was naar Calais gevlucht om daar te repareeren.

In den nacht van den 28sten Nov. d. a. v. werden de aanvallen der torpedojagers tegen de „Condé" tusschen Cherbourg en Brest, weder gestoord door een storm. Alleen de 1e escadrille, die door toevallige omstandigheden het eerst kon aanvallen, kon de „Condé" met hooge zee achterin voorbij stoomen. Op dat oogenblik werd de wind zoo hevig en veroorzaakte, tegen het tij inwaaiende, zoo'n onstuimige zee, dat de jagers vaart moesten minderen.

Ook de „Epieu" verloor den mast. De „Carquois" die een lek in de pijpleiding had en vreesde voor de machines, ging er van door en kwam, geëscorteerd door de „Oriflaume" te Morlaix aan. De divisie verzamelde echter weer bij dag worden bij de „Dumois", en kwam in den namiddag van den 29sten te Brest, veel te laat, aan.

Deze proeven blijven niet zonder nuttig effect. Bewijzen zij, uit een militair oogpunt niets, wat niet reeds bekend was, zij harden het personeel op buitengewone wijze, en toonen de nautische eigenschappen van het type „Branlebas", welk type overigens ook zeer handig is bij het doen van torpedoaanvallen. Gaande tot een waterverplaatsing van 400 ton, kan men een torpedovaartuig hebben, waarop het zeer goed is uit te houden. Verder moet men niet gaan, want om zeewaardigheid (vaart) te behouden in een storm, zou men deze schepen duizenden tonnen grooter moeten maken en dit is uitgesloten, indien men de vaartuigen geschikt wil houden voor het doen van nachtelijke torpedoaanvallen.

De **„Jean Bart"**, de eerste Fransche dreadnought, nu bijna gereed, is het tooneel geweest van vrij ernstige sabotage. Men heeft verscheiden stoompijpen ontdekt, die gedeukt of doorboord waren, blijkbaar met opzet. Het onderzoek heeft niets opgeleverd en de pijpen zijn hersteld.

Griekenland.

De Turksche **torpedoboot „Antalia"**, die de Turken in de golf van Prevesa vóór den val dezer stad, hadden laten zinken,

is door de Grieken gelicht en bij de vloot ingedeeld. Het schip is van het jaar 1906.

Japan.

De **slagkruiser „Hiyei"** van 27500 ton, 8 kns. v. 34.3 cM. 16 kns. v. 15.2 cM., 64000 P.K. en 25 mijl, is den 19den Nov. j.l. te Yokohama, in tegenwoordigheid van den Mikado, te water gelaten. Het is een zusterschip van de „Kongo", onlangs van stapel geloopen bij VICKERS.

Twee **destroyers** van 600 ton zijn kort geleden in Engeland besteld. Zij zouden naar de nieuwste plannen worden gebouwd om als model te dienen voor de werven in Japan, die deze schepen zullen namaken. Deze jagers zullen heeten: **„Tchibona"** en **„Sakura"** en uitgerust worden met turbines.

Oostenrijk-Hongarije.

Den 24sten November j.l. liep een **nieuwe kruiser** van stapel, die den naam **„Helgoland"** kreeg, in verband met den slag bij Helgoland in 1864, waar Oostenrijkers en Pruisen onder commando van den beroemden Admiraal TEGETHOFF samen streden. De afdeeling Hamburg van de O.-H. Flottenverein, zond bij deze gelegenheid aan den bevelhebber Graaf MONTECUCCOLI een telegram van gelukwensch en een vlag voor het nieuwe schip.

Den 30sten November j.l. is **de 3de dreadnought** „Prinz Eugen", een zusterschip van de „Viribus Unitis" van stapel geloopen.

Peru.

De **„torpedojager „Tenente Rodriguez"**, gekocht van SCHNEIDER te Creusot, is een ongeveer 3 jaar geleden gebouwd vaartuig van 80 M. lang, dat 28.5 mijls vaart gehaald heeft bij de proeftochten. Het is uitgerust met ZOELLY-turbines. Op de Azoren zal het vaartuig de eveneens aangekochte pantserkruiser „Commandante Aguirre" (ex-Dupuy-de-Lôme) aantreffen, en zullen de schepen daarna gezamenlijk de reis naar Peru voortzetten.

Rusland.

Van het grondbeginsel, **alle schepen in Rusland te laten bouwen**, werd alleen afgeweken bij de twee kleine kruisers van 4300 ton (niet te verwarren met de vier van 6500 ton), omdat deze schepen, die hoofdzakelijk voor opleiding van machinekamerpersoneel zullen dienen, zeer noodig waren. Het liefst had de admiraliteit schepen gekocht, die geheel gereed waren. Daar deze niet voorhanden waren en de Russische werven te veel uitstel verlangden, werden de schepen gegund aan SCHICHAU, Elbing, waar zij den 15den Juli 1914 gereed moeten zijn. Zij zijn van hetzelfde type als de Duitsche „Kolberg", worden uitgerust met SCHICHAU-turbines, moeten $27^1/_2$ mijl loopen en kosten ieder 3.500.000 Roebel.

Het is opvallend, dat bijna alle werven, die opdracht hebben om schepen te bouwen, **nog niet eens bestaan**. Blijkbaar beproeft men tegelijk met de nieuwe vloot een scheepsbouwindustrie te voorschijn te roepen. Hieraan zijn natuurlijk verschillende nadeelen verbonden. De schepen worden duur en laat afgeleverd. Voorts loopt men de kans van deze onervaren werven slecht afgewerkte schepen te krijgen. Dit bezwaar tracht men te ondervangen door de werven toe te staan, zich onder bepaalde voorwaarden van buitenlandsche hulp te verzekeren.

Gemengd.

In „Mon. d. l. fl." geeft C. PIERREVAL een opstel over de **„toekomst der torpedojagers"**.

De schrijver is van meening, dat deze vaartuigen geen reden van bestaan meer hebben, daar de verkenningskruisers reeds 28 mijl loopen, en zij zelf bij eenige zee hoogstens 20 mijl halen en voorts ook, omdat de slagkruisers 28 mijl loopen en dus bij hooge zee de destroyers jagen kunnen, inplaats dat deze de slagkruisers jagen. De destroyer van de toekomst moet een snelheid hebben van 38 mijl, met een groote werkingssfeer en 14 cM. kns., en goed zeewaardig zijn, beter dan de tegenwoordige.

„N. a. M. Rec." merkt hierbij op, dat ook de verkenningskruiser in zijn tegenwoordigen vorm geen recht van bestaan heeft, waar men D. T., hydroplans en luchtschepen bezit, waarmede men veel betere en nauwkeuriger inlichtingen kan krijgen dan met de tegenwoordige scouts.

De „Glasgow Herald" vestigt de aandacht op de omstandigheid, dat in de laatste 10 jaar het deplacement der slagschepen meer dan 50 %, het gewicht der breedezij-batterij 200 % en de dikte van het pantser slechts ongeveer 33 % is gestegen. De vraag, of zelfs 16" dik pantser voldoende zal zijn om niet doorboord te worden, kan volmondig ontkennend worden beantwoord. Theoretisch is 16" pantser weinig meer waard dan 12", daar de VICKERS 13.5" kns. op 3000 yards nog 21" pantser doorboren. De KRUPP-kns. v. 14" doorboren zelfs nog 29" pantser op 5000 yards. In het gevecht zullen waarschijnlijk deze uitkomsten wel niet behaald worden. Een vermeerdering van de pantserdikte, zooals de Italiaansche bouwmeester CEMIBERTI wenscht (16") zou een vermeerdering van de waterverplaatsing van een modern slagschip met 2000 ton tengevolge hebben. In Italië schijnt men echter dit offer te willen brengen, daar men de nieuwe slagschepen „Morosino" en „Dandolo" 29000—30000 ton groot wil maken bij een bewapening van 10 kns. v. 14" of 16", 20 kns. v. 6" en 25 mijl. Deze vergrooting van deplacement is dus alleen te verklaren, wanneer ook het pantser dikker is.

Literatuur-opgave.

„The Corrugated ship."
„Journ. R. U. S. Inst." Vol. XVI. No. 407, blz. 1515 e.v. (M.V.)

„Haltevorrichtungen für Schiffe auf der Helling."
„Schiffb." No. 4, 27 Nov. '12, blz. 124 e. v. (M.V.)

Organisatie.

China.

De nieuwe indeeling van het Ministerie van Marine is als volgt:

1 marineminister met den rang van admiraal of vice-admiraal
1 vice-minister met den rang van vice-adm. of schout-bij-nacht
4 raadsadviseurs „ „ „ „ schout-bij-nacht of kapt. t/zee.

I. Centraalbureau.
a. geheime zaken.
b. afd. voor vertalingen.
c. financiën.
d. materieel.

II. Personeel.
a. benoemingen.
b. belooningen.
c. financiën.
d. justitie.

III. Aangelegenheden voor de Marine.
a. reglementen.
b. marine afd.
c. hydrografie.
d. geneeskundige dienst.

IV. Wapenen.
a. blanke- en vuurwapenen
b. constructie.
c. machines.
d. voorbereiding.

V. Behoeften.
a. financiën.
b. materieel.
c. statistiek.
d. drukkerij, enz.

VI. Onderwijs.
a. opleidingen.
b. technische afd.
c. artillerie.
d. torpedo's.

Duitschland.

Op een verzoek tot het invoeren van den werktijd van $8^1/_4$ uur met een tusschentijd van $^1/_2$ uur voor middageten is afwijzend beschikt, onder de volgende bewoordingen. Een vermindering van den 9-urigen werktijd ligt niet in het voornemen en de korte middagtusschentijd is noch in het belang van de werf noch van de arbeiders. Praktische overwegingen die door de wetenschap bevestigd worden, hebben bewezen, dat bij lichamelijken arbeid in dit klimaat het doelmatigst is, dat de arbeid zoo lang wordt onderbroken, dat de arbeiders gelegenheid hebben tehuis den maaltijd te gebruiken en daarna uit te rusten.

In het algemeen zijn de arbeidsuren ook in de particuliere industrie zoo geregeld.

Engeland.

Volgens de nieuwe organisatie van de „Home fleet" is de

„Commandant en Chef" niet bij een bepaald eskader. Hij voert alleen het bevel wanneer de eskaders voor gecombineerde tactische manoeuvres vereenigd zijn. Voor de oefening van de divisies zijn de commandanten en de admiraals verantwoordelijk, die alleen in gewichtige gevallen den „Commandant en Chef" raadplegen.

Frankrijk.

Door een besluit van den Minister van Marine wordt de „Conseil supérieur de la Marine" gewijzigd en de betrekkingen van vice-admiraal, inspecteur-generaal van de marine afgeschaft.

Deze inspecteur-generaals waren belast met de inspecties van: de eskaders, het materieel, de opleidingen en de dépots, en de onderzeesche verdediging; in den vervolge zal de „Commandant en Chef" van de vloot inspecteur generaal zijn van de onder zijn bevel staande scheepsmacht en kan hij belast worden met de inspectie van een andere scheepsmacht, en zullen de „directeurs militaires des travaux" en „des services de la flotte" inspecteur-generaals zijn van de onder hun bevelen staande diensten, terwijl de eerste voorzitter zal zijn van de technische commissie.

In de „conseil supérieur de la marine" zullen zitting hebben de chef van den marinestaf, de twee bovengenoemde militaire directeurs en twee vice-admiraals door den minister aan te wijzen.

Bovendien heeft er zitting in de „Commandant en Chef" van de vloot die de zittingen alleen bijwoont, wanneer de te behandelen onderwerpen van voldoende belang zijn om zijn aanwezigheid te vereischen.

In bijzondere gevallen kunnen om zitting te nemen worden opgeroepen: de vice-admiraals commandanten van een eskader, de maritieme prefecten en de schouten-bij-nacht commandanten in Algérie en Tunésie, zoodat de raad dan bestaat uit 17 leden.

„Yacht" 11 Jan. '13.

Naar aanleiding van het feit, dat gebleken is bij de examens voor de toelating tot de hoogere marinekrijgsschool, dat de oudere officieren de beste examens doen en blijken geven van grootere algemeene kennis en meer algemeen inzicht, zijn de eischen voor toelating veranderd.

De candidaten moeten minstens 2 jaar luit. ter zee 1e kl. zijn, en hiervan 1 jaar gediend hebben op zeevarende gewapende schepen (torpedobooten en onderzeebooten rekenen hier niet mede); zij moeten jonger zijn dan 40 jaren en minder dan 9 jaar luit. ter zee 1e klasse.

Oostenrijk-Hongarije.

Voor vermeerdering van het officierscorps wordt 0.3 mill. kr., voor 't overige personeel 1.8 mill. meer gevraagd.

Die vermeerdering bedraagt: 1 schout-bij-nacht, 3 kapt. t/zee, 5 kapt. luit. t/zee, 43 subaltern off., 5 off. v. gez., 27 ingenieurs, 6 off. v. adm., 1 geestelijke en 1500 man.

Het personeel zal tot 1916 (vroeger was bepaald tot 1920) gebracht worden van 14000 op 21000 man, waartoe in 1913 5500 recruten en vanaf 1914 jaarlijks 6000 recruten zullen worden aangenomen.

Personeel.

Duitschland.

Het vorige jaar bedroeg het aantal zeemiliciens 13472 waarvan 4050 afkomstig waren uit de kust- en zeevarende bevolking tegen 9422 uit de overige.

In 1910 waren die getallen 12156 3947 8209.

Het aantal miliciens uit de zeevarenden blijft vrijwel gelijk.

Het aantal vrijwillig aangenomen en bedroeg in 1911 4916 man waarvan 875 voor één jaar en 4041 voor 2—6 jaar.

De totale bemanningssterkte bedroeg in

1906	12308
1907	14213
1908	15792
1909	15271
1910	17225
1911	18388
1912	± 20000

Engeland.

De benoeming van M. Davis, die gedurende de laatste 6 jaar als adjunct toegevoegd was aan den Directeur van scheepsbouw bij de admiraliteit, tot een der directeuren van de firma Vickers te Barrow doet de „United Service Gazette" opmerken, dat het noodzakelijk is in een maritiem land, dat er afwisseling bestaat zoowel van ideeën als van personen tusschen de hooge functionnarissen van de admiraliteit en van de particuliere werven.

Verder wordt er aan herinnerd, dat 7 voorname leden van het corps scheepsbouwkundig ingenieurs dit corps verlaten hebben om belangrijke posten in de particuliere industrie in te nemen.

Italië.

De marine-academie te Livorno wordt uitgebreid; bij de bestaande gebouwen zullen worden ingericht, een school voor leerlingen-machinist, een hoogere marineschool voor officieren, die zich voor willen bereiden voor de marinestaf en bijzondere studiën wenschen te maken van de kustverdediging, en een school waarbij aan de zeecadetten meer uitgebreide studiën zullen worden gegeven.

Japan.

De opleiding der adelborsten, welke drie jaar duurde, zal in den vervolge 4 maanden langer duren, daar de nieuw aangekomenen eerst een reis van 4 maanden gaan maken.

Rusland.

Te Cronstadt wordt een opleiding van scheepsjongens gevestigd, waar 400 plaatsen zijn voor leerlingen van 16—18 jaar. Na een opleiding van $1^1/_2$ jaar worden ze bevorderd tot matroos en naar de verschillende instructie-schepen gezonden om verder bekwaamd te worden tot artillerist, torpedist, enz.

Vereenigde Staten.

Naar aanleiding van onhebbelijk optreden van het publiek, dat de schepen van de Atlantische vloot mocht bezichtigen, beveelt een bekend blad uit New-York aan om op schepen, welke bezichtigd worden, borden aan te brengen met verschillende opschriften als: „Denkt niet dat het schip aan u behoort". „Gelooft niet, dat gij in een menagerie zijt." „Staat aan officieren en schepelingen dezelfde rechten toe als waarop gij zelf in uwe woning aanspraak meent te mogen maken."

Literatuuropgave.

„L'avancement des officiers."
„Yacht", 4 Jan. '13. (M.V.)

Luchtvaart.

Van den oorlog in 't Oosten maakt „l'Auto" melding van eenige verkenningen door de Bulgaren en Serviërs verricht bij de belegerde steden.

Bij Adrianopel zijn de meeste vluchten verricht voor 't verkrijgen van **aanwijzingen voor de vuurleiding der artillerie.**

De inlichtingen waren van zeer veel nut, zoodat de Turken al 't mogelijke deden de vijandelijke vliegtuigen te vernielen, waardoor een 4-tal vliegers den dood vonden.

Bij de Bulgaren waren een 7-tal Russen, één Italiaan en een 3-tal Franschen.

Vooral in 't begin van den oorlog liet aan beide zijden de organisatie nog veel te wenschen over.

Nederland.

Met ingang van 14 November l.l. heeft H. M. de Koningin het praedicaat „Koninklijke" toegekend aan de Ned. Vereeniging van Luchtvaart en deze vereeniging veroorloofd zich voortaan te noemen **„Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart".**

De „Luchtvaart" No. 24 geeft een foto van den oudluitenant ter zee Van Steijn op zijn Farman-tweedekker.

Onlangs is bij een vlucht een der 7 cil. der Gnômemotor afgeknapt, waardoor het geheele toestel een hevigen schok kreeg. Gelukkig slaagde Van Steijn er in, in zweefvlucht op den grond te komen.

Luitenant VAN HEIJST maakte 15 Nov. een vlucht van $3^1/_4$ uur; dit is de langste vlucht door een Nederlander in Holland gedaan.

FOKKER heeft bestellingen gekregen van Brazilië en Rusland tot de levering van FOKKER-ééndekkers.

De „Luchtvaart" No. 1 (1913) geeft een overzicht van het jaar 1912 op 't gebied der luchtvaart. In een artikel, getiteld: **„Een en ander over ons toekomstig militair vliegwezen"** door AËROS, wordt nogmaals gewezen op de wenschelijkheid om tegelijkertijd het vliegwezen voor de Marine te regelen.

De Marine toch zal in de toekomst ook van watervliegtuigen moeten worden voorzien, **zoodat nu 't oogenblik gekomen is om daar officieren voor op te leiden,** daar 't vliegbrevet zoowel voor leger als marine wel 't zelfde zal zijn.

Duitschland.

Bij de te **Pûtzig** gehouden proeftochten voor watervliegtuigen mocht het geen der vliegers gelukken aan de door de „Reichsmarineamt" gestelde eischen te voldoen.

Het best voldeed nog een **Albatros-tweedekker,** die te land een aanloop van 80 M. en te water een aanloop van 100 M. noodig had om op te stijgen. Aan den eisch om in een bepaalden tijd 500 M. te stijgen werd echter niet voldaan.

Op het einde van 1912 was het **aantal vliegtuigen** tot **250** gestegen.

Engeland.

2 October werd de eerste vlucht vanaf het vliegveld te **Rosyth** ondernomen. Met een SHORT-tweedekker werd op dien dag een vlucht gedaan over de Firth of Forth naar Leith en terug naar Rosyth.

Frankrijk.

Bij nationale inschrijving zijn de gelden voor **116 vliegtuigen** bijeengebracht voor land- en zeemacht.

Het comité is verder doende om landingsplaatsen te laten aanleggen, voor ieder vliegtuig een geoefend vlieger te leveren, en de middelen te verschaffen voor de studie voor luchtvaartkundig ingenieur voor 4 St. Cyr.studenten en 3 studenten der Polytechn. school.

Aan **Garros** is 't gelukt per vliegtuig den oversteek van **Tunis naar Sicilië** te maken.

Dezen afstand van **260 K.M.** legde hij af in $2^1/_2$ **uur.** Van Trapani waar hij geland was, heeft hij eenige dagen later de reis voortgezet naar Napels en Rome, waar hij 23 Dec. l.l. aankwam.

Italië.

De Min. v. Marine heeft een plan voorbereid om langs de geheele kust stations voor vliegtuigen op te richten.

Volgens 't plan dat 3 millioen gulden zal kosten, zouden **17 stations** op een onderlingen afstand van **90** tot **125 mijl**, opgericht worden, elk voorzien van **4 vliegtuigen**. Om op een gegeven oogenblik meerdere vliegtuigen te kunnen concentreeren, moet elk station voorzien zijn van 8 loodsen.

Oostenrijk-Hongarije.

Het tweede watervliegtuig voor de Marine heeft in Augustus zijne proef gedaan. Gedurende een uur bleef het toestel (waarin twee personen) in de lucht, terwijl een hoogte van 2300 M. bereikt werd.

Bijzonderheden omtrent constructie enz. ontbreken.

Vereenigde Staten.

„Art. Mon.hefte" van Dec. '12 bevat een Amerikaansch patent van den zeeofficier BRADLEY A. FISKE, betreffende **het lanceeren van torpedo's uit vliegtoestellen,** waartoe een gewone torpedo onder aan het vliegtoestel opgehangen wordt. Door een handel wordt eerst de machine van de torpedo te werk gesteld en daarna deze geheel losgelaten.

Literatuuropgave.

„Über Wasserflugzeuge".
„Mitt. vol. XL No. XI, 1544 e.v. (M.V.)

„4e int. luchtvaarttentoonst. te Parijs, '12" vervolg.
„Luchtvaart" No. 24, blz. 459 e.v.

„Over de noodzakelijkheid van Vliegtuigkeuringcommissies en vliegtuigen met twee motoren van J. SCHMIERE, luchtvaartk. ingenieur".
„Luchtvaart" No. 24, blz. 468 e.v.

„Om hydroaeroplaner". Kaptein HOLFDAN GYTH DEHLI.
„Norsk. tidsskrift for Sjövaesen", No. 6, blz. 331 e.v.

In „Luchtvaart" No. 25 geeft de heer VAN NELL in „Meteor. en Luchtvaart" een overzicht van de sinds April '09 gedane luchtvaarten voor meteor. doeleinden, en wel naar aanleiding van het feit, dat eenige kamerleden de wenschelijkheid om voor '13 weer een rijkssubsidie van *f* 1000.— aan de Kon. Ned. V. voor Luchtv. te geven, in twijfel trekken.

„'t Vliegtuig in dienst van de meteor. met eenige diagrammen genomen met een zelfregistreerende baro- thermo- hygro- anemo-meter."

„Eenige beschouwingen betreffende de samenstelling van een toekomstig luchtvaartrecht", door M. WALTHEER, 1e luit. inf.
„Mil. Spect." '12, blz. 811 e.v.

„Meteorologie en Luchtvaart" van CH. NELL.
„Luchtvaart" No. 1 '13, blz. 7 e.v.

Electriciteit en Draadlooze Telegrafie.

Frankrijk.

Het arsenaal te Cherbourg zal geheel geëlectrificeerd worden, tot welke verandering voornamelijk het groote verbruik van electriciteit door de onderzeebooten den stoot gegeven heeft.

De centrale levert triphase stroom van 5000 Volt, welke stroom door middel van commutatrices op verschillende plaatsen in gelijkstroom getransformeerd wordt. Er zullen **acht** laadplaatsen voor onderzeebooten komen, elk van 150 K.W. Het geheele plan kost iets meer dan 2 millioen francs. „C'est une dépense dont il faut se féliciter, car elle dotera cette base navale d'un outillage qui lui faisait grandement défaut, et dont l'absence l'aurait à bref délai empêché de remplir sa mission" zegt „le Yacht" van 28 Dec., waaraan wij deze bijzonderheden ontleenen.

Nederland.

Draadlooze telegrafie op de kweekschool voor de Zeevaart. Aan de kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam is thans een cursus voor radio-telegrafie geopend, zoowel ten behoeve van de interne kweekelingen als van de officieren der handelsmarine, welke cursus ook toegankelijk is voor hen, die hunne opleiding niet op de kweekschool hebben genoten. Het onderwijs in dit vak is opgedragen aan den heer A. K. Damstra, ambtenaar van het Rijkstelegraafkantoor te Amsterdam.

Literatuuropgave.

„Radio seintorens en radio-kompassen".
„De Zee", December '12. (M.V.)

„Draadlooze weerberichten aan schepen".
„De Zee", December '12. (M.V.)

„L'électrification de l'arsenal de Cherbourg".
„le Yacht", 28 December '12. (M.V.)

„Die Belästigung von Funkengesprächen durch die Kriegsführung". Eine kriegsrechtliche Frage aus dem Gebiete der drahtlosen Telegraphie, von Dr. Karl Sauerbacker,
„Mitt. I, 1913. (M.V.)

„Die Funkentelegraphie in den Vereinigten Staâten und das neue Amerikanische Funkentelegraphiegesetz".
„Mar. Rundsch." Jan. '13. Heft I (M.V.)

„Die Demonstration gedämpfter Schwingungen mit dem Oszillographen". Prof. J. Hermann.
„Elektr. Zeitschr." 12 Dec. '12. afl. 50. (M.V.)

Handel, Scheepvaart, etc.

Havens.

De haven van **Cuxhaven** wordt belangrijk uitgebreid en tevens zoo diep gemaakt, dat de grootste slagschepen daar aan de kaden kunnen meeren.

Van de **Waalhaven** te **Rotterdam** is reeds een oppervlak van 50 H.A. in gebruik. Het oogenblik nadert, waarop het tweede deel, dat 93 H.A. groot is, in verbinding met het buitenwater zal worden gebracht. De ontgraving geschiedde door 4 excavateurs; het is de bedoeling om, wanneer het water is binnen gelaten, onmiddellijk de baggermachine aan het werk te zetten en vooral den noordelijken oever op de vereischte diepte te brengen, die tot 10 M. kan worden uitgebreid, desnoods nog dieper.

In den laatsten tijd zijn de oevers der Maashaven geheel van de hand gedaan, zoodat te voorzien is, dat spoedig behoefte aan kaaimuren zal bestaan, waarvoor die noorderlijke oever dan zal kunnen dienen. Aan de zuidzijde behoudt men voorloopig 3.25 M. diepte om daar een berghaven voor Rijnschepen te hebben.

Naar men weet moet de geheele Waalhaven 330 H.A. groot worden. Met de voltooiing van het tweede stuk is men dus ternauwernood nog op de helft.

Het laat zich intusschen aanzien, dat binnen zeer korten tijd credieten voor een derde deel zullen aangevraagd moeten worden, wegens de buitengewone stijging der scheepvaartbeweging.

De haven van Curaçao.

De Gouverneur heeft bij missieve aan den Kolonialen Raad medegedeeld, dat ter verbetering van de haven en in het belang van de scheepvaart het volgende zal worden gedaan:

De havenmond zal worden verbreed tot op 80 meter en uitgediept tot op 10.80 meter beneden Curaçaosch peil.

Het rif in het Schottegat tegenover de uitmonding van de St. Annabaai zal worden opgeruimd.

Ter verbetering van de havenverlichting zal:

a. het voetstuk van het bestaande havenlicht met dioptrisch licht van de 5de orde, twee meter worden verhoogd, teneinde het beter van de nabijzijnde lichter te kunnen onderscheiden;

b. de witte boei in den havenmond worden vervangen door een lichtboei met wit licht;

c. bij de Noord-Westelijke saillant van het Waterfort worden geplaatst een groen vast dioptrisch licht van de 6de orde;

d. op de rots ten zuiden van de nieuwe Werf worden aangebracht een vast dioptrisch licht van de 6de orde. De lichten sub. *c* en *d* hebben bij helder weer een optische draagkracht van 8 à 10 zeemijlen.

Op de gronden van Musido Nobo, die daarvoor geschikt werden geacht door eene commissie, bestaande uit den commandant der Scheepsmacht in de Caraïbische Zee, den wd. directeur der Openbare Werken en den kapitein-commandant der troepen, zal worden gebouwd een nieuw kruithuis met wachterswoning, terwijl het oude kruithuis, met het gouvernementsterrein, waarop dit staat, is overgedragen aan de firma S. E. L. MADURO & SONS, in ruil voor het in het Schottegat gelegen eilandje Negropont, en met bijbetaling van ƒ 7000.– voor de kosten van een nieuw kruithuis; alles onder beding, dat er langs dit terrein steigers of kaden voor een kolenstation zullen worden aangelegd, waarmede binnen een jaar een aanvang moet zijn gemaakt.

Ter verbetering van de kustverlichting zullen worden aangebracht een nieuw licht op Klein-Curaçao, en een licht op de Noord-Westpunt van Curaçao; waarvoor onder art. 41 der loopende begrooting de gelden waren toegestaan.

Amsterdam. Gedurende het jaar 1912 werd de haven aangedaan door 2499 zeeschepen, metende bruto 11.165.548 M³., tegen in 1911 door 2360 zeeschepen, metende bruto 10.113.743 M³. Eene vermeerdering dus van 139 schepen en 1.051.805 M³.

Rotterdam. Als voren zijn de cijfers voor 1912 10.052 schepen metende 55.744.644 M³., tegen 9425 schepen, metende 51.154.462 M³. Alzoo eene vermeerdering van 627 schepen, metende 4.590.242 M³.

Stoomvaartlijnen.

Naar de „Makassaarsche Courant" uit Batavia verneemt, schijnen er bij de K. P. M. plannen te bestaan, een nieuwe lijn te openen via Perzië naar Zuid-Afrika en terug. Vanwege deze Maatschappij zal een onderzoekingsreis worden gedaan, om te kunnen beoordeelen, welke route de wenschelijkste is.

De nieuwe s.s. „Houtman" en „Tasman" zullen bestemd worden voor de Java-Australiëlijn, die steeds belangrijk toeneemt, zoodat de thans op deze lijn varende „van Waerwijck" en „van Linschoten" vrij komen en op de Zuid-Afrikalijn zouden kunnen worden gebruikt.

Wij kunnen niet beoordeelen, of de Zuid-Afrikalijn kan loonen; wij hopen, dat het rapport van de onderzoekingsreis, voor zoover voor het publiek belangrijk, zal worden gepubliceerd. De lading naar Perzië en Zuid-Afrika zal wel bestaan uit suiker, hout, rijst, petroleum. Doch, zooals gezegd, kunnen wij hierover geen oordeel vellen en hopen wij dan ook t. z. t. nader hierop terug te komen.

Als de geruchten waarheid bevatten, bewijzen zij alweder de voortvarendheid van de K. P. M., en wij hopen dat zij met de nieuwe lijn succes zal hebben. De Nederlandsche vlag kan niet te veel worden vertoond in alle deelen van de wereld, als symbool van de Nederlandsche energie en ondernemingsgeest.

De Holland-Amerikalijn laat voor den San-Franciscodienst, die zal aanvangen na opening van het Panama Kanaal, drie stoomschepen bouwen, elk met een laadvermogen van 10.000 ton, waarvan twee werden in aanbouw gegeven bij FURNESS, WITHY & Co. Ltd. te West-Hartlepool en één in Schotland. De oplevering zal plaats hebben in de tweede helft van 1913. De stoomschepen zullen resp. worden genoemd „Noorderdijk", „Oosterdijk" en „Westerdijk".

Scheepsbouw.

Van de werf van de firma A. VUIJK & ZONEN te Capelle aan den IJsel is met goed gevolg te water gelaten het stalen schroefstoomschip **„IJsel"** in aanbouw voor de N.V. Maatschappij „Houtvaart" te Rotterdam. Het schip heeft een laadvermogen van 2000 ton en is speciaal gebouwd voor de houtvaart. Het is een zusterschip van het s.s. **„Waal"**, aan dezelfde reederij geleverd.

Onmiddellijk na den stapelloop werden toebereidselen gemaakt voor het leggen van de kiel van het stalen schroefstoomschip **„Waalstroom"** van 2000 ton, voor de Hollandsche Stoomboot-Maatschappij.

Aan bovengenoemde firma is voorts nog opdracht gegeven voor den bouw van twee stoomschepen voor de algemeene vrachtvaart van resp. 2000 en 4000 ton draagvermogen, voor rekening der Koninklijke Stoomboot-Maatschappij te Amsterdam.

De Stoomvaart-Maatschappij „Nederland" heeft gecontracteerd met WM. HAMILTON te Port Glasgow voor den bouw van een vrachtboot van 9750 ton en met een toegeladen vaartsnelheid van 12 mijl.

Verder werd gecontracteerd met WM. GRAY te West-Hartlepool voor den bouw van twee vrachtbooten, geheel gelijk aan bovengenoemd schip, zoodat voor de **Maatschappij Nederland thans in aanbouw zijn 10 vrachtbooten en 2 mailbooten.**

Van de werf van WM. GRAY & Co. is voor de Maatschappij „Nederland" de **„Boeton"** en **„Batjan"** te water gelaten.

De Kon. West-Indische Maildienst schijnt het voornemen te hebben twee nieuwe mailstoomers in aanbouw te geven ten behoeve van een in het leven te roepen veertiendaagschen dienst Panamaribo–New-York.

Men weet dat de 4 vruchtenschepen aan de United Fruit Cy. verkocht zijn. Twee van deze schepen zullen echter door de W. I. M. worden aangehouden in afwachting dat de nieuwe gereed komen.

Voor de vrachtvaart op Brazilië werd door de Koninklijke Hollandsche Lloyd aangekocht het Engelsche stoomschip „Hillmere", groot 3550 ton bruto en 2299 ton netto, gebouwd te Port-Glasgow in 1905. Het zal worden verdoopt in „Salland".

Den 28sten December, ten 2.30 ure, werd met het beste gevolg van helling 111 van de werf der Nederlandsche Scheepsbouw-Maatschappij te water gelaten het stalen schroefstoomschip **„Van Neck"**, in aanbouw voor de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij.

Dit schip, gebouwd volgens de voorschriften van Bureau Veritas, heeft de volgende hoofdafmetingen:

Lengte tusschen de loodlijnen .	325′— 6″
Breedte op buitenkant spanten	43′—10″
Holte tot bovendek.	25′— 0″

Voorzien van stoomwerktuigen van het triple expansie systeem van 1500 I. P. K., welke vervaardigd worden door de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorweg-matarieel, zal het schip in beladen toestand een snelheid van $10^1/_2$ Eng. mijl langs de gemeten mijl verkrijgen.

Door de Java—China—Japan Lijn te Amsterdam werd aan de Koninklijke Maatschappij de „Schelde" te Vlissingen de bouw opgedragen van een stoomschip hetwelk genoemd zal worden **„Tjikembang"**.

Den 19en December werd van de werf der Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw „Fijenoord" te Rotterdam met goed gevolg te water gelaten het stalen dubbelschroef-stoomschip **„Melchior Treub"**, in aanbouw voor rekening der Koninklijke Paketvaart-Maatschappij te Amsterdam.

Dit stoomschip, ingericht voor passagiers- en vrachtvervoer, is bestemd voor den sneldienst Batavia—Singapore—Laboean Deli dezer Maatschappij. Het wordt gebouwd volgens de hoogste klasse en onder „bizonder toezicht" van Bureau Veritas. Lengte, breedte en holte zijn resp. 350, 48 en 21 Eng. voet, terwijl de waterverplaatsing bij een diepgang van 14 Eng. voet zal bedragen 3775 ton van 1016 K.g.

Twee machines van het triple-expansie systeem, elk met 4 cilinders, welke te zamen 3500 I. P. K. ontwikkelen, zullen het schip in gewonen dienst een snelheid van $14^1/_4$ mijl moeten geven.

Op de thans vrijgekomen helling zal onmiddellijk een aanvang gemaakt worden met de kiellegging van het stoomschip „Sloet van de Beele", eveneens voor rekening van de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij te bouwen.

Woensdag 8 Jan. j.l. had de uitmuntend geslaagde proeftocht plaats van het Motortankschip „Emanuel Nobel".

Op de gemeten mijl te Texel werd als gemiddelde van eenige runs eene snelheid behaald van 11.41 Eng. mijl per uur, op een diepgang van 22′—6″.

Bij de gecontracteerde hooge snelheid van 11 mijl per uur, is deze prestatie van schip en motoren als buitengewoon geslaagd te beschouwen.

Er werd ontwikkeld 2800 I. P. K. bij 118 omwentelingen.

Het schip zal nu direct van Nieuwediep naar Batoum vertrekken.

Het schip werd gebouwd door de Nederlandsche Scheepsbouw-Maatschappij, de beide Dieselmotoren door de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel, beiden te Amsterdam.

Nederlandsche Scheepsbouw in 1912.

In het afgeloopen jaar werd van de verschillende scheepsbouwwerven in Nederland te water gelaten voor de zeevaart c.a. 102.000 ton scheepsruimten tegenover c.a. 85.000 ton in 1911.

Gebouwd werden aan de werf:

Nederlandsche Scheepsbouw-Maatschappij, te Amsterdam, 4 stoomschepen met c.a. 31,000 br. reg. ton.

Maatsch. voor Scheeps- en Werktuigbouw Feyenoord, te Rotterdam, 5 stoomschepen met 17,600 ton.

Rotterd. Droogdok-Maatschappij, te Rotterdam, 6 stoomschepen met 19,000 ton.

Werf v/h RIJKEE & Co., te Rotterdam, 3 stoomschepen met 6200 ton.

Kon. Maatschappij „De Schelde" te Vlissingen, 2 stoomschepen met 13,600 ton.

A. VUYK & Zonen, te Capelle a/d IJssel, 4 stoomschepen en 4 zeelichters met 6700 ton.

N.V. werf v/h JAN SMIT Czn., te Alblasserdam, 1 stoomschip met 2400 ton.

Scheepswerf „De Noord", te Alblasserdam, 1 stoomschip met 600 ton.

JONKER & STANS, te Hendrik-Ido-Ambacht, 3 sleepbooten met 350 ton

Werf „De Merwede", te Hardinxveld, 2 stoomschepen met 1250 ton.

J. MEYER'S Scheepsb. Maatschappij, te Zalt-Bommel, 1 stoomschip met 770 ton.

J. VAN ALLER, te Hasselt, 2 2/m. motor-gaffelschoeners, met 165 ton.

E. J. SMIT & Zn., te Hoogezand, 1 stoomschip, 1 3/m. motorschoener, 2 sleepbooten, met 700 ton.

Gebr. G. & H. BODEWES, te Martenshoek, 3 gaffelschoeners, 2 3/m. schoeners, 1 sleepboot met 1250 ton.

J. W. BOERMA, te Martenshoek, 2 schoeneraken, 1 klipperaak, 1 motorkotter, met 875 ton.

Aan het einde van 1912 was op de verschillende Nederlandsche werven nog in aanbouw voor de zeevaart ca. 141,000 ton scheepsruimte, tegenover ca. 82,000 ton aan het einde van 1911, en wel op de werf:

Nederl. Scheepsbouw-Maatschappij, te Amsterdam, 7 stoomschepen met 32,000 ton.

Maatsch. voor Scheeps- en Werktuigbouw, Feyenoord, te Rotterdam, 5 stoomschepen met 17,000 ton.

BONN & MEES, Rotterdam, 1 stoomschip met 7000 ton.

Werf v/h. RIJKEE & Co., te Rotterdam, 3 stoomschepen met 5400 ton.

Rotterd. Droogdok-Maatschappij, te Rotterdam, 10 stoomschepen met 35,000 ton.

Kon. Maatschappij „De Schelde" te Vlissingen, 3 stoomschepen met 25,000 ton.

A. VUYK & Zonen, te Capelle a/d. IJssel, 4 stoomschepen en 2 lichters met 8400 ton.

Geb. POT, te Bolnes, 3 stoomschepen en 1 motortankschip met 2200 ton.

Scheepswerf v/h JAN SMIT Czn., te Alblasserdam 3 stoomschepen met 5500 ton.

Werf „De Noord" te Alblasserdam, 1 stoomschip met 300 ton.

Werf „De Merwede", te Hardinxveld, 3 stoomschepen met 1900 ton.

J. MEYER & Co.'s Scheepsb. Maatsch. te Zaltbommel, 1 stoomschip met 800 ton.

G. J. v. D. WERFF, te Hoogezand, 1 schoener met 150 ton.

M. J. SMIT & Zn., te Hoogezand, 1 motorschoener met 260 ton.

Geb. G. & H. BODEWES, te Martenshoek, 2 schoeners met 250 ton.

(„Alg. Hlbd.")

Scheepvaart en Reederij in 1912.

Met welgevallen zal door de reederij in 't algemeen op het afgeloopen jaar worden teruggezien, want niettegenstaande handel en verkeer nogal eens door werkstakingen werden belemmerd en oorlogen den politieken horizon hebben verduisterd, behoort 1912 voor 't scheepvaartbedrijf tot een der merkwaardigste jaren van den lateren tijd. In ons overzicht van het vorig jaar gewaagden wij reeds dat de vooruitzichten voor de nu achter ons liggende periode van dien aard waren dat met vertrouwen de toekomst kon worden tegemoet gezien, maar dat de vrachtcijfers een dergelijke vlucht zouden nemen, had men, zelfs toegerust met eene groote dosis optimisme, niet kunnen verwachten. Niet alleen, dat onze geregelde stoomvaartlijnen van deze omstandigheden konden profiteeren en zich krachtdadig konden ontwikkelen, maar ook, en wel in de eerste plaats, voor de algemeene vrachtvaart was deze gunstige keer der zaken zeer heilzaam. Bij een flink loonend emploi toch keert het vertrouwen in het scheepvaartbedrijf terug en ongetwijfeld zal eene periode zooals het afgeloopen jaar, er toe bijdragen om dat vertrouwen weder te bevestigen tot verderen en grooteren bloei van onze reederijen.

Zooals wij reeds zeiden, namen de vrachten een buitengewone vlucht. Vooral de vrachtenmarkt van de Oostzee en Witte Zee-havens kenmerkte zich door een bijzonder tendentieus karakter. Wel had men voor e. o. w. eenige verbetering verwacht bij vorige jaren, waarin van de lagere golfhavens f $11^1/_2$ à f 13 werd bedongen, maar spoedig bleek dat reeders hunne eischen eindelijk eens hooger konden stellen en werd bij opening

van 't seizoen van de lagere havens f 15 à f 16 en van de hooger gelegen havens f 19 à f 20 per standaard bedongen, terwijl van de Witte Zee-havens f 22 à f 23 werd betaald.

Dit waren ongeveer de e. o. w. cijfers, maar ook later in 't seizoen bleven reeders meester van het terrein en voor zoover zij zich niet hadden laten verlokken om voor het verdere seizoen af te sluiten tot de openingskoersen, konden vrachten worden bedongen, waarmede een behoorlijke winst kon worden behaald, zoodat na flinke afschrijving van materieel nog wel een matig dividend zal overblijven voor de aandeelhouders, die zeker in de laatste jaren dienaangaande niet zijn verwend. In dit seizoen toch werd van de golfhavens f 25 à f 26 per stand. en van de Witte Zee f 32 à f 39 naar Nederland bedongen.

In de laatste maanden kwam er in den toestand wel eenige verandering, maar voor zoover daar thans reeds over kan worden geoordeeld, zijn de vooruitzichten ook voor dit jaar niet ongunstig.

Waren een jaar geleden reeds meer Nederlandsche schepen in aanbouw, dan ooit te voren, thans is dit aantal nog grooter, hoewel reeds zoovele schepen werden afgeleverd. De vermeerdering der Nederlandsche koopvaardijvloot zou dan ook reusachtig zijn geweest, ware het niet, dat tal van reederijen gebruik maakten van de zeer hooge prijzen om een of meer harer schepen te verkoopen, terwijl andere door die hooge prijzen weerhouden werden tot aanschaffing van nieuwe schepen over te gaan en er de voorkeur aan gaven, te wachten totdat de prijzen weder gedaald zullen zijn.

Het vervoer nam steeds toe, zoodat vele reederijen nog een tekort aan schepen hebben.

In September werd door de Holland-Amerika-Lijn met vier harer goederenbooten, die daarvoor speciaal ingericht werden, eene driewekelijksche lijn geopend van Rotterdam, Antwerpen en Havre naar Cuba, Mexico en New Orleans. Daarmede werd een belangrijk deel van Noord-Amerika in eene geregelde, directe verbinding gebracht met Rotterdam.

Deze maatschappij kocht twee stoomschepen aan, die onder de namen „Sommelsdijk" (6291 tons) en „Zuiderdijk" (5208 tons) in de vaart kwamen. Thans zijn voor haar, behalve het passagiersschip „Statendam" (32500 tons) nog drie goederenbooten in aanbouw, welk aantal evenwel ten eenenmale onvoldoende is wanneer de lijn op de Westkust van Amerika via het Panamakanaal wordt geopend, hetgeen dit jaar reeds kan plaats hebben, zoodat met recht kan verwacht worden, dat de vloot binnenkort nog verder zal worden uitgebreid.

Eene zeer groote uitbreiding ondergaat opnieuw de vloot der Stoomvaart-Maatschappij „Nederland", welker vervoer steeds toeneemt. In de vaart kwamen de goederenbooten „Kangean" (6857 tons) en „Krakatau" (6738 tons). Thans zijn nog in aanbouw drie mailschepen en tien goederenbooten. Van de mailschepen worden de „Koningin Emma" en „Prins der Neder-

landen" (elk 9500 tons) ingericht voor 275 eerste en tweede klasse en 34 derde klasse passagiers, terwijl het dezer dagen bestelde derde schip (11500 tons) ruimte zal hebben voor 350 eerste en tweede klasse en 48 derde klasse passagiers. De in aanbouw zijnde goederenbooten worden genaamd „Boeton", „Batjan" (elk 6400 tons), „Bawean", „Banka". „Boeroe" (elk 6600 tons), „Radja", „Roepat", „Riouw", „Rotti" en „Rondo" (elk 7700 tons). Verkocht werden de s.s. „Koning Willem II" (4293 tons), „Madura" (3368 tons) en „Soembawa" (3375 tons).

Ook de Rotterdamsche Lloyd breidde de vloot belangrijk uit. In de vaart kwamen de goederenbooten „Merauke" (6674 tons), „Birma" (4859 tons), „Jacatra" (5373 tons), „Samarinda" (6825 tons), „Pontianak" (6799 tons) en „Arakan" (5106 tons). Het gestrande s.s. „Solo" werd afgebracht, volledig gerepareerd en onder den naam „Djebres" (3541 tons) opnieuw in de vaart gebracht. In aanbouw zijn nog de goederenbooten „Soerakarta" (6926 tons), „Madioen" (6900 tons) en het mailstoomschip „Insulinde" (10500 tons).

De Koninklijke Paketvaart-Maatschappij bracht in de vaart de s.s. „Van Overstraten" (4482 tons), „Van Cloon" (4519 tons), „Schouten" (1784 tons), „De Weert" (1783 tons), „Singkawang" (589 tons) en „Singapore" (585 tons). Thans zijn nog in aanbouw twee s.s. van 5000 tons, benevens zeven kleinere schepen, waaronder één motorboot. Deze laatste werd besteld nadat de motorboot „Sembilan" uitstekend had voldaan.

De Koninklijke Hollandsche Lloyd" splitste haar goederendienst op Zuid-Amerika in twee lijnen, één op Brazilië en één op de La Platahavens. In verband hiermede kocht zij drie s.s. aan, die de namen ontvingen van „Kennemerland" (4074 tons), „Gooiland" (3898 tons) en „Salland" (3657 tons). In aanbouw zijn thans nog de passagierschepen „Gelria" en „Tubantia" (14000 tons) die dezen zomer worden opgeleverd.

De Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij bracht in de vaart de nieuw gebouwde s.s. „Jason" (3209 tons), „Luna" (1269 tons), „Fauna" en „Fortuna" (elk 1254 tons) en de aangekochte s.s. „Oberon" (1955 tons), „Sirius" (3368 tons) en „Hector" (3375 tons). Verkocht is het s.s. „Nereus" (782 tons), terwijl besteld werden de s.s. „Medea" (1270 tons), „Orion" (2750 tons) en „Triton" (2400 tons). Ondanks deze groote uitbreiding moeten nog telkens schepen gecharterd worden.

Door de overname van bijna alle aandeelen in den Koninklijken West-Indischen Maildienst kwam met deze maatschappij eene belangrijke fusie tot stand, welke o. a. ten gevolge had, dat naar gelang der behoefte, schepen van de eene maatschappij in de lijnen der andere konden gebruikt worden. Deze fusie is weder eene schrede nader tot het einddoel: bijna alle groote Nederlandsche reederijen in ééne combinatie te vereenigen, ten einde krachtiger dan voorheen tegen de buitenlandsche concurrentie te kunnen optreden. In verband hiermede verdient de bouw van het Scheepvaarthuis, waarin de kantoren van tal

van Amsterdamsche reederijen gevestigd worden, de aandacht.

De mislukking van de bacovencultuur in West-Indië had tot gevolg, dat de Koninklijke West-Indische Maildienst zijn vier vruchtenschepen, genaamd „Coppename", „Marowyne" (elk 3192 tons), „Saramacca" (3284 tons) en „Suriname" (3275 tons), waarmede hij tusschen West-Indië en New-York een wekelijkschen dienst onderhield, heeft verkocht. Evenwel blijft een 14-daagsche dienst tusschen New-York en Paramaribo zoowel voor passagiers- als goederenvervoer gehandhaafd. In aanbouw zijn thans nog twee stoomschepen, de „Graaf Jan Nassau" en „Graaf Lodewijk van Nassau".

Voor rekening der Java-China-Japan-Lijn werd besteld het s.s. „Tjikembang".

Het s.s. „Gelderland" (1539 tons) van den Nederlandschen Lloyd werd verkocht, terwijl in aanbouw bleven twee stoomschepen van 2000 tons.

De Hollandsche Stoomboot-Maatschappij bracht het s.s. „Vliestroom" (655 tons) in de vaart, terwijl zij bestelde de s.s. „Waalstroom" (1250 tons), „Zaanstroom" (1250 tons) en „Texelstroom" (1450 tons).

De verbinding met Engelsch-Indië van den Indischen Lloyd was niet van langen duur en werd het afgeloopen jaar weder opgeheven, terwijl de schepen in de algemeene vrachtvaart werden gebracht.

Het tankstoomschip „Mijdrecht" (3476 tons) van de firma Phs. VAN OMMEREN kwam in de vaart, terwijl een dergelijk schip, de „Wieldrecht" werd besteld.

De motorboot „Juno" (4345 tons) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië kwam na een zeer goed geslaagden proeftocht in de vaart. Thans zijn nog in aanbouw de motorbooten „Artemis" en „Eburna" (elk 3400 tons).

Het in het vorige verslag vermelde aangekochte s.s. „Paris" van de firma W. H. BERGHUIJS ontving den naam „Willy" (1242 tons).

De s.s. „Senior" (1293 tons) en „Ariadne" (1281 tons) der firma WM. RUYS & Zonen werden verkocht. Deze firma bestelde een stoomschip van 3240 tons.

Voorts werden verkocht het s.s. „Export" (844 tons) van de Rotterdam-London Stoomvaart-Maatschappij en het s.s. „Helgoland" (269 tons) van P. WAGENBORG te Wildervank.

Vermelding verdient dat in 1912 het laatste groote Nederlandsche zeilschip, de „Jeannette Françoise" (2292 tons), in vreemde handen overging, zoodat van de geheele groote zeilvloot onder Nederlandsche vlag, die omstreeks 1860 nog uit plm. 2000 schepen bestond, die meerendeels in de groote zeevaart gebezigd werden, niets overblijft dan plm. 400 kleine schepen, bijna uitsluitend voor de kustvaart bestemd.

De Stoomvaart-Maatschappij „Amstel" die reeds jaren een kwijnend bestaan leidde, liquideerde, nadat haar s.s. „Amstel"

(2392 tons) was vergaan en haar s.s. „Amsteldam" (1239 tons) was verkocht. Dit is weder een dier reederijen, in een gunstigen tijd opgericht, die de kwade tijden niet met succes konden doorkomen.

Het s.s. „Ubbergen" (1870 tons) der Stoomvaart-Mastschappij „Hollandia" kwam gereed, eveneens het s.s. „Alice" (3052 tons) der Stoomvaart-Maatschappij „Sophie A".

Te Rotterdam werden nieuw opgericht:

1°. Karl Schroers' Maatschappij. Kapitaal f 160,000 geheel geplaatst. Het nieuwe s.s. „Karl Schroers" (1871 tons) kwam voor haar in de vaart.

2°. De N. V. Kolen- en Scheepvaartkantoor (directie J. F. & F. SCHELLEN). Kapitaal f 157,000 geheel geplaatst. Deze bracht het aangekochte s.s. „Jan Blockx" (1866 tons) in de vaart.

3°. Rotterdamsche Scheepvaart-Maatschappij. Kapitaal f 500,000, waarvan de helft geplaatst, die het aangekochte s.s. „Ridderkerk" (1437 tons) in de vaart bracht.

4°. FURNESS' Scheepvaart en Agentuur Maatschappij. Kapitaal f 6,000,000, waarvan f 4,233,000 geplaatst, die de aangekochte s.s. „Zandbergen" (3115 tons) en „Albergen" (1777 tons) in de vaart bracht. Het in aanbouw zijnde s.s. „Eibergen" (1850 tons) werd verkocht kort nadat het te water gelaten was.

5°. De maatschappij „Zeevaart" (directie HUIDIG & VEDER). Kapitaal f 1,000,000, waarvan f 280,000 geplaatst. Deze bestelde de s.s. „Arundo" en „Leto" (elk 3240 tons).

Men ziet dat elke beterschap in de vrachtenmarkt terstond gevolgd wordt door de oprichting van nieuwe maatschappijen, die echter bij een inzinking soms weder erg in haar bestaan bedreigd worden.

De reeds bestaande N. V. Handels- en Transport-Maatschappij „Vulcaan" bracht verschillende stoomschepen in de vaart, waaronder één onder Nederlandsche vlag, n.l. de „Wobun" (1561 tons).

Voor VAN NIEVELDT, GOUDRIAAN & Co's Stoomvaart-Maatschappij kwamen in de vaart de s.s. „Dubhe" en „Alcor" (elk 3233 tons), terwijl een dergelijk schip in aanbouw is.

Voor rekening van SOLLEVELD, VAN DER MEER & T. H. VAN HATTUM's Stoomvaart-Maatschappij kwamen in de vaart de s.s. „Oostdijk" (3051 tons) en „Westerdijk" (3235 tons), terwijl thans nog een schip van 3240 tons in aanbouw is.

De firma ERHARDT & DEKKERS bracht de s.s. „Brunswijk" (2142 tons) en „Randwijk" (2401 tons) in de vaart.

De N. V. „Houtvaart" bracht het s.s. „Waal" (1261 tons) in de vaart, terwijl het s.s. „IJssel" (1259 tons) voor haar werd te water gelaten. Het s.s. „Vlug" werd herdoopt en ontving den naam „Rijn".

WM. H. MÜLLER & Co.'s Algemeene Scheepvaart-Maatschappij verloor haar s.s. „Rhenania" (1277 tons).

Verkocht werden het s.s. „Folmina" (3638 tons) van de

Holland-Gulf Stoomvaart-Maatschappij en de s.s. „Jenny" (1809 tons) en „Harald" (1802 tons) van A. C. LENSEN te Terneuzen.

Besteld werden het s.s. „Texel" (3240 tons) voor de Stoomvaart-Maatschappij „Triton" en de motorboot „Zeearend" (450 tons) door VERMEER & VAN DEN AREND.

In 1912 kwamen in het geheel in de vaart 44 stoom- en motorschepen, metende 142,871 tonnen, terwijl uit de vaart geraakten 21 schepen, metende 46,164 tonnen, zoodat de vermeerdering bedraagt 23 schepen en 96,707 tonnen.

In vorige jaren was de vermeerdering:

Jaar:	Schepen:	Bruto tonnenmaat:
1911	3	35,305
1910	17	56,693
1909	28	97,611
1908	14	79,274
1907	7	45,261
1906	5	33,979
1905	2	8,443
1904	8	20,840
1903	9	25,376
1902	10	60,782
1901	10	34,512
1900	22	69,869
1899	15	30,890

Thans zijn nog in aanbouw 56 stoom- en motorschepen metende 300,025 tonnen tegen 42 schepen met 214,400 ton in 't vorig jaar, waarvan 37 schepen, metende 146,185 tonnen, op Nederlandsche werven gebouwd worden, tegen 29 schepen met 100,500 ton in 1911. („Alg. Hdbl.").

Drijvend droogdok voor Soerabaja.

Betreffende den tocht naar Oost-Indië van dit dok, zijn wij in staat het volgende mede te deelen.

Voor rekening van de te Amsterdam gevestigde „Droogdok-Maatschappij Soerabaja" is, bij de fa. WILLIAM HAMILTON & Co., Ltd te Port-Glasgow, een stalen drijvend droogdok gebouwd met eene lengte van 350 Eng. vt.

Dit dok is den 6en Juli 1912, gesleept door de sleepboot „Thames" van de Internationale Sleepdienst Maatschappij te Rotterdam, van Greenock vertrokken en den 19en November d. a. v. in goeden staat te Soerabaja aangekomen.

In het dok is meegevoerd een drijvende kraan, lang 32.40 M. en wijd 11.7 M., waarvan het bovendeel gedemonteerd was, en die vooraf, onder ongunstige omstandigheden van wind en zee, door de Internationale Sleepdienst Maatschappij van IJmuiden naar Greenock was gesleept, alwaar deze kraan in het droogdok werd opgenomen en, op zeer zorgvuldige wijze, onwrikbaar in het dok werd bevestigd.

Met het oog op de langdurige reis en de te verwachten

groote hitte, werd op het dek van de kraanponton een ruim en goed geventileerd logies gebouwd voor de bemanning van het dok, die uit een gezagvoerder, een machinist en 8 matrozen en stokers bestond, terwijl de reis ook werd mede gemaakt door den dokmeester, die het dok te Soerabaja zal bedienen.

Het dok was uitgerust met 4 zware ankers en daarbij behoorende kettingen, ter behandeling waarvan op de vier hoeken van het dok anker davits werden geplaatst, terwijl, zoowel aan voor- als achterzijde op den dokvloer een flinke stoomankermachine werd opgesteld. De machines kregen stoom van twee op een der zijkanten bevestigde Cockran-ketels. Een der waterdichte afdeelingen van de kraanponton was ingericht als waterruim, zoodat voor de geheele reis in drink- en ketelwater was voorzien.

Voor in het dok was op den dokvloer een zware waterkeering bevestigd, terwijl overigens het dok, in verband met de lange en moeielijke reis, zoo goed mogelijk was uitgerust. Vóór het vertrek van Greenock werd, door den Inspecteur voor de Scheepvaart uit Amsterdam, het zeeklaar gemaakte dok geïnspecteerd.

Den 6en Juli van Greenock vertrokken, passeerde de sleep den 22sten Sagres, den 24sten Gilbraltar en kwam in den voormiddag van den 3den Augustus te Malta aan. Het traject Greenock—Malta, bijna 2400 zeemijl lang werd aldus, zonder het aandoen van een kolenhaven, afgelegd.

Malta werd den 5den Augustus verlaten en den 16den Augustus d. a v. Port-Said bereikt. Hier bleef het dok 4 dagen en werd, alvorens het Suez-Kanaal mocht worden ingevaren, zooveel water in het dok gelaten, dat de diepgang op 2 meter werd gebracht. Dit werd geëischt teneinde bij eventueel aan den grond raken in het Kanaal, het dok te kunnen lichten om vlot te komen.

Den 20sten Augustus des v.m. 6 uur werd het Kanaal ingevaren, het dok gesleept door de „Thames" en geassisteerd door een kanaalstoomer en roeiers.

Van 10 u. tot 10 u. 45 werd vastgemaakt, om het S. S. „Prinses Juliana" te laten passeeren, daarna nogmaals van 1 tot 3 uur en des namiddags ten 6 uur voor den nacht gemeerd, één station vóór Ismaila. Den volgenden morgen 21 Augustus ten 5 uur vertrokken, werd ten 7 uur Ismaila gepasseerd, van 9 uur 15 tot 12 uur het Groot Brittemeer doorgevaren en ten 5 uur n.m. Suez bereikt, waarna de reis onmiddellijk werd vervolgd. De tocht door het Suez-Kanaal met dit bijna 25 meter breede dok was dus zeer voorspoedig. Er werd geen averij gemaakt. Het Soerabaja-dok was naar vermeend wordt, met uitzondering van het Amerikaansche Dewey-dok, dat in 1906 het kanaal passeerde, het breedste vaartuig dat ooit door het Suez-Kanaal ging.

De sleep passeerde den 4den September Perim en kwam den 5den te Aden aan.

Hier werd tot den 16den September gewacht tot de Z.W. Moesson in den Indischen Oceaan wat in kracht zou zijn verminderd en op dien datum de reis vervolgd.

De reis tot Colombo, waar men den 14den October aankwam, en waar het dok op de buitenreede moest ankeren, vorderde 28 dagen. Vrij hard doorstaande winden uit Oostelijke richting op het eerste gedeelte van dit traject en tegenstroom waren oorzaak, dat het gemiddeld behoud per dag minder was dan op het traject Greenock—Aden.

Nog slechter trof men het na het vertrek van Colombo, waar de „Thames" slechts één etmaal vertoefde om te bunkeren—zoodat men den 15den October reeds weder onder stoom was. Tijdens de reis naar Sabang, dat den 30sten October bereikt werd, nam het dok voor en achter veel water over en werd gemiddeld slechts 66 zeemijl per etmaal behouden. In de Sabang-baai lag het dok rustig ten anker voor 75 vadem ketting.

Het laatste gedeelte der reis duurde van 2 tot 19 November, op welken datum men te Soerabaja aankwam. De behouden vaart van Sabang tot Soerabaja bedroeg gemiddeld ongeveer 80 zeemijl per etmaal.

De reis heeft totaal 136 dagen geduurd, waarvan 21 dagen, in vijf tusschen-havens doorgebracht, afgaan, zoodat, met inbegrip van den tocht door het Suez-Kanaal 115 etmalen werd gesleept.

Dit geeft voor de ongeveer 9200 zeemijl, welke moesten worden afgelegd, een gemiddeld behoud van 80 zeemijl per etmaal of 3.33 zeemijl per uur, hetgeen een zeer bevredigend resultaat is.

Het sleepen van een dok van de bovengenoemde afmetingen met één sleepboot, over een zeer lang traject brengt moeilijkheden mede, die door de Maatschappij, welke het werk uitvoert, niet ongestraft, zou kunnen worden onderschat. Voorbereiding en uitvoering van zulk een sleepdienst vereischen veel zorg, ook voor oogenschijnlijk kleinigheden, kennis, ervaring en zeemanschap. De Internationale Sleepbootdienst Maatschappij kan met voldoening op den zoo goed geslaagden sleeptocht terug zien.

In het bijzonder zij een woord van bijzondere hulde gebracht aan den gezagvoerder van de „Thames", kapitein C. Post, die den uitstekenden naam, op zoovele sleepreizen met droogdokken en ander materieel reeds verworven, opnieuw kranig heeft bevestigd. (De Zee).

EEN OPMERKING
naar aanleiding van „Hulpmiddel bij het manoeuvreeren in eskaderverband".

„Marineblad" 1912 – 1913, bladzijde 546.

Mag ik naar aanleiding van de, op bladz. 2 van b.g. artikel (bladz. 547 van het „Marineblad") voorkomende zinsnede: „bijna iedereen is geneigd minstens den admiraal aan BB te brengen", beleefd opmerken, dat niet alleen iedereen geneigd is minstens den admiraal aan BB te brengen, doch dat dit ook uitdrukkelijk is voorgeschreven in het Manoeuvreerboek.

Bij het samenstellen van het Manoeuvreerboek heeft de Commissie voor oogen gehad de schepen den kortsten weg te doen afleggen om op post te komen, doch zij moest tevens rekening houden met eene veilige navigatie; vandaar dat ook bepaald is, dat de admiraal vaart kan minderen.

X.

BOEKAANKONDIGING.

Zeemansgidsen voor de Kleine Vaart.

Deel I. De toegangen tot de Oostzee op last van het Departement van Landbouw, Nijverheid en Handel, bewerkt door den gep. Luit. ter zee G. Duyckinck Sander.

Het bovenstaande werk is het eerste deel van de navolgende 7 zeemansgidsen voor de „Kleine Vaart" welke op last van het Departement van Landbouw, Nijverheid en Handel worden uitgegeven.

I. De Toegangen tot de Oostzee.
II. De Oostzee.
III. De Finsche Golf.
IV. De Botnische Golf.
V. De Noordzee.
VI. Het Engelsch Kanaal.
VII. IJsland en de Faröe eilanden.

Deel I „de toegangen tot de Oostzee" bewerkt naar de „Pilots" van „Imray", Laurie, Norie & Wilson bestaat uit 3 afdeelingen n.l. „Het Kattegat", „De Sund" (Sond) en „De beide Belten". Elke afdeeling begint met eenige algemeene aanwij-

zingen om daarna de verschillende onderdeelen meer bijzonder te bespreken.

De *groepeering der gegevens* en de *volledigheid*, voor zooverre deze zonder practisch gebruik te beoordeelen is, maken een *zeer goeden indruk*. De afbeeldingen van verschillende vuurtorens enz., in den tekst zullen zeker bijdragen tot het gemakkelijk verkennen van deze punten; aanbeveling zoude het verdienen in de volgende gidsen in meerdere mate afbeeldingen van kenbare punten of landverkenningen op te nemen.

Ook zou het overweging verdienen bij de vaarwaters de verschillende te gebruiken kaarten aan te geven; waar bij het samenstellen van deze gidsen de verschillende kaarten geraadpleegd worden zal de moeite gering zijn. Juist bij de „Kleine Vaart" geven deze punten groot gemak.

Volledigheidshalve zijn natuurlijk bij verschillende lichten de sectoren vermeld, waar zij van kleur of soort van licht veranderen, maar of voor de praktijk deze vermelding in een gids veel waarde heeft, waar bijv. een licht zooals dat van Augustenhof (bladz. 187) over bepaalde sectoren negen maal verandert, valt te betwijfelen. Zou het niet mogelijk zijn op doorschijnend papier een teekening te maken met de verschillende sectoren, zoodat deze op de kaart geplaatst kan worden en deze teekeningen in de gidsen uitneembaar aan te brengen?

Als hulpmiddel bij deel I en de drie volgende behoort een *Bijlage*, waarin algemeene zaken, die de navigatie vergemakkelijken, vermeld zijn.

Onder die algemeene zaken worden behandeld: Stelsels van Betonning, Loodsdienst, IJsseinen, Stormseinen, Windseinen, lijst der stormsein- en reddingstations, het gebruik van het wippertoestel, het gebruik van olie op zee, en het omgaan met sloepen in de branding, tijdseinen, lijsten van Deensche, Zweedsche, Duitsche en Russische woorden, vergelijking van munten, maten en gewichten.

Het nut van deze bijlage is zeker groot en door deze te bestudeeren zal men een goed begrip verkrijgen van de verschillende voor de navigatie noodige hulpmiddelen; het is echter niet te ontkennen dat het een nadeel genoemd moet worden dat men bij bestudeering van een vaarwater twee boeken noodig heeft n.l. de Gids en de Bijlage.

Bij splitsing van de onderwerpen, zoodat alleen de werkelijk algemeene zaken, als het gebruik van het wippertoestel, het gebruik van olie op zee, en dergelijke, afzonderlijk in een bijlage werden vereenigd, en de overige onderwerpen in de Gidsen zelf werden gedrukt, zou men dit nadeel ontgaan. Hiertegenover staat dat de Gidsen grooter zouden worden en verschillende onderwerpen meermalen zouden voorkomen.

Wegen de voor- en nadeelen van de bijlage, zooals die nu bestaat en zooals die wellicht ware in te richten, misschien tegen elkander op, wenschelijk moet het geacht worden in de

Gids zelf in elk geval bijzondere seinen op te nemen. Zoekt men bijv. Kopenhagen op in de Gids dan wordt men voor het tijdsein verwezen naar de Bijlage, terwijl dit gemakkelijk in de Gids had kunnen worden opgenomen.

Ten slotte nog eenige kleine opmerkingen:

Het is niet duidelijk: waarom bij Denemarken, Zweden en Rusland wel is opgegeven hoelang de lichten branden en bij Nederland en Duitschland niet;

waarom de betonning van Nederland niet is opgegeven en wel bij Duitschland enz., terwijl toch voor Nederland en Duitschland de gebruikelijke teekens en verkortingen zijn vermeld, zoodat ook Ned. kaarten zeilaanwijzingen worden behandeld;

waarom bij Duitschland geen algemeene opmerkingen zijn vermeld, zooals bij Nederland en Engeland, waar men in deze o. a. vindt ten opzichte van welke meridiaan de lengte gerekend wordt, hoe de kaarten geteekend zijn, enz.

Taschenbuch der Kriegsflotten XIV. Jahrgang 1913, von B. Weyer, Kapitänleutnant a.D. München. J. F. Lehmann's Verlag 1913.

De 14de jaargang van dit zoo gunstig bekend werkje bevat dezelfde gegevens als de vorige jaargangen, bijgewerkt tot eind November 1912.

Bij het hoofdstuk „vergelijking der sterkten" is een nieuwe graphische voorstelling van de slagschepen der verschillende vloten opgenomen.

Een jaarboek, de al sinds jaren blijken gegeven heeft van zeer vertrouwbare gegevens te verstrekken, behoeft geen verdere aanbeveling.

No. 41 van „Onze Vloot" bevat een opgewekt geschreven verhaal over de reis van Hr. Ms. „Kortenaer" naar de Levant, terwijl de zeer zakelijke beschouwingen over de voeding van den Marine-schepeling in Nederl. Oost-Indië" in dat nummer beëindigd worden.

„*Van Neerlands Vloot voor Neerlands Jeugd*", uitgegeven door het Hoofdbestuur der Nederlandsche Vereeniging „Onze Vloot", bevat in enkele bladzijden veel wetenswaardigs over onze Marine.

Het is geschreven in zeer opgewekten, frisschen toon; bovendien aardig geïllustreerd. Ook menig volwassene zal na het gelezen te hebben een juister idée van de Marine hebben, dan het vage begrip, dat hij thans dikwijls heeft.

Het boekje is in grooten getale gratis verspreid, en in den boekhandel verkrijgbaar gesteld tegen de volgende geringe prijzen:

Per stuk.	ƒ 0,20
„ 10 stuks	„ 0,17⁵
„ 50 „	„ 0.15
„ 100 „	„ 0,12⁵
„ 500 „	„ 0,10
„ 1000 „	„ 0,08

Wij hopen dat het boekje veel succes zal hebben en bevelen onzen lezers eene ruime verspreiding ervan ten zeerste aan.

AANKONDIGINGEN.

Nieuw uitgegeven Zeekaarten, Zeemansgidsen, enz., door het Ministerie van Marine, Afdeeling Hydrographie.

Verbeterblad voor Ned. krt. No. 209, Haringvliet, Krammer, Volkerak en Hollandsch Diep. 1 : 30.00.

Ned. Krt. No. 182. Zuid-Chineesche Zee. Anambas-eilanden (Noord-oostelijke groep) 1 : 75.000.
's-Gravenhage, November 1912, Prijs ƒ 1.50.
Door deze uitgave *vervalt* de vorige.

Ned. krt. No. 29. Westkust Sumatra. Siboga tot Temang en eiland Nias. 1 : 250.000.
's Gravenhage, December 1912. Prijs ƒ 1.50.
Door deze uitgave *vervalt* de vorige.

Verbeterblad voor Ned krt. Nr. 191. Nieuw plan 8. Soela Besi. Baai van Sanana. 1 : 10.000.

Catalogus van *Kaarten en Boekwerken*, 1913.
's-Gravenhage, Januari 1913. Prijs ƒ 0.50.
Door deze uitgave *vervalt* de vorige.

Ned. krt. No. 181. Zuid-Chineesche Zee. Anambas-eilanden. 1 : 175.000.
's-Gravenhage, December 1912. Prijs ƒ 1.50.
Door deze uitgave *vervalt* de vorige.

Ned. krt. No. 25. Noordkust Sumatra. Eiland Wè. 1 : 50.000. met plans: Sabang-baai. 1 : 15.000 en Balohan-baai. 1 : 25.000.
's-Gravenhage, December 1912. Prijs ƒ 1.—.
Verkrijgbaar bij de Gebr^{s}. VAN CLEEF, Spui 28a, 's-Gravenhage.
Door deze uitgave *vervallen*: Ned. krt. Nos. 168, 166 plan 8 en Ned. Schetskrt. No. 69 plan b.

Bovendien *vervalt:* Ned. krt. No. 167.

Ned. krt. No. 207. Noordzee. Monden van de Eems. 1 : 50.000. 's-Gravenhage, Januari 1918. Prijs *f* 1.75.
Door deze uitgave *vervalt* de vorige.

Verordeningen K. M.

Deel	I.	Hoofdstuk	I.	Aanvullingsblad	No.	5.
„	I.	„	I.	„	„	6.
„	I.	„	III.	„	„	7.
„	I.	„	V.	„	„	2.
„	I.	„	VI*a*.	„	„	3.
„	I.	„	VI*p*.	„	„	2.
„	I.	„	VIII.	„	„	8.
„	I.	„	XI.	„	„	5.
„	II.	„	III.	„	„	12.
„	II.	„	IV.	„	„	11.
„	II.	„	V.	„	„	3.

Bepalingen Art.

Hoofdstuk II. Aanvullingsblad No. 3.
„ VI. „ No. 1.
Correctie op aanvullingsblad No. 3 van Hoofdstuk VIII.
Hoofdstuk IX. Aanvullingsblad No. 3.

Circulaires voor de Zeemacht.

No. 529. Levering van steenkolen in verschillende buitenlandsche havens.
No. 530. Nieuwe benoemingswijze van zekeringen voor electrische geleidingen.
No. 531. Herdruk baksorder.

MEDEDEELINGEN VANWEGE HET DEPARTEMENT VAN MARINE.

MUTATIËN IN NEDERLAND.

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
Luit. t. z. 1e kl.	L. A. v. d. Stok . . .	commt. Rhenus	non-actief. . .	6 Nov.
			1o. met verlof .	20 Oct.
id. 2e „	G. M. Rietdijk . . .	Oost-Indië . . .	2o. non actief .	1 Dec.
id.	A. C. v. d. Sande Lacoste	id.	1o. met verlof .	20 Oct.
			2o. non-actief .	1 Dec.
			1o. non actief .	9 Nov.
Off. v. gez. 1e kl.	A. G. Theunisse . .	Evertsen . . .	2o. geplaatst b/d. R. Universit. te Utrecht	15 „
id.	H. J. M. Laurense .	non-actief . . .	Evertsen . . .	9 „
Insp. v. admin.	W. Baerts	wegens lichaamsgebreken op pensioen gesteld		16 „
Off. v. adm. 1e kl.	C. Flaes.	benoemd tot insp. v. administr.		„
id. 2e „	L. Hollaar.	benoemd tot off. v. adm. 1e kl.		„
Luit. t. z. 1e kl.	H. J. Pek.	Kortenaer . . .	Wachts. W/o.	4 „
id. 2e „	J. S. C. Olivier . . .	Afd. Mar. W o.	Kortenaer . . .	„
id.	R. Kwast	Wachts. W/o.	Afd. Mar. W/o.	„
id. 1e „	H. J. Pek	Wachts. W/o.	Directie W/o.	14 „
Kapt. ter zee .	W. J. G. Umbgrove	in act. te 's Gravenh.	1o. non-actief	6 Dec.
		2o. p. part. gelegenh. n. O.-I.		7 „
Off. v. adm. 2e kl.	H. Riem	non-act. p. part. gelegenh. naar Oost-Indië		„
			1o. met verlof .	3 Nov.
Luit. t. z. 1e kl.	P. C. Coops	Oost-Indië . . .	2o. non-actief .	15 Dec.
			3o. tijd. D. v. M.	2 Jan.
			1o. met verlof .	27 Oct.
id. 2e „	Jhr. G. L. Wichers .	Oost-Indië . . .	2o. non-actief .	8 Dec.
			1o. met verlof .	3 Nov.
Kapt. luit. t. z.	J. A. Diemer Kool .	id.	2o. non-actief .	1 Dec.
Luit. t. z. 2e kl.	S. W. F. Hendrikse	R. Claeszen . .	K. Emma . . .	16 Nov.
id.	S. Visman	K. Emma . . .	gedetach. o.z.d.	„
Kapt.-luit. t. z.	J. J. Oudemans . .	Directie W/o.	chef o.z.d. . . .	15 „
Off. v. adm. 2e kl.	J. J. G. Jas	in act. te 's-Gravenh.	in act. te Leiden	16 „
			1o. non-actief .	3 „
Luit. t. z. 2e kl.	C. J. bar. v. Asbeck	West-Indië . .	2o. W/s. A/d. .	21 „
id. 1e „	H. E. bar. v. Asbeck	in act. te 's-Gravenh.	non-act. .	18 „
id. 2e „	L. Keers	non-act. . p. part.	gelegenheid naar O.-I.	7 Dec.

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
Off.v.adm. 1e kl.	P. A. Kempen. . .	Heemskerck. .	non-actief . . .	28 Nov.
id.	J. K. W. Franssen	Atjeh	Heemskerck .	„
id. 2e „	J. Dolk	non-actief . . .	Atjeh	„
id.	D. Kool	id.	Evertsen . . .	„
id.	J. G. van Kregten	Evertsen . . .	Wachts. A/d. .	„
id.	F. A. Kuhn	Wachts. A/d. .	non actief . . .	„
Luit. t. z. 1e kl.	W. W. van Erp Taalman Kip . .	commt. Dolfijn	Directie A/d. .	30 „
id. 2e „	W. E. Wolterbeek Muller	Dolfijn . . .	Schorpioen . .	„
id.	H. A. Gregory. . .	id.	Atjeh	„
id.	K. Muller.	id.	Wachts. W/o.	„
Off. v. gez. 2e kl.	S. van der Schouw .	id.	Hospitaal W/o.	„
Luit. t. z. 2e kl.	R. A. Arntzenius .	Atjeh. . . .	K. Emma . . .	„
id. 1e „	W. C. Canters . . .	id.	non-actief . . .	6 Dec.
id.	L. M. J. Gregory .	K. Emma . . .	tijdel. K. Instit.	2 „
id.	L. A. van der Stok.	non-actief . . .	1o. Van Galen	„
			2o. 1e off. id.	7 „
id.	P. A. van Rees . .	1e off. V. Galen	non actief . . .	„
Off.-mach. 2e kl.	H. J. Schreuder. .	Directie W/o. .	in act. te Vlissingen	2 „
id.	J. H. Voorthuijzen	id.	Directie W/o. . (toegev. aan inspect. M.-S.)	„
Luit. t. z. 2e kl.	J.C.E.bar.v. Lijnden	Wachts. A/d. .	Bellona	„
id.	K. H. H. Bongaerts	non actief . . .	Wachts. A/d. .	„
Kapt. d. marin.	C.R.v.Blijenburgh .	Oost-Indië . . .	1o. met verlof .	9 Nov.
			2o. Afd.Mar.A/d.	7 Dec.
Luit. t. z. 1e kl.	H. W. A. Brans . .	id.	1o. met verlof	9 Nov.
			2o. non-actief .	21 Dec.
id. 2e „	W. Garrer	id.	1o. met verlof .	9 Nov.
id. 1e „	W. C. Canters. . .	non-actief. .	2o. non-actief .	21 Dec.
			p. part. gelegenh. naar O.-I.	28 „
id. 2e „	S. W. Eijssen . . .	Wachts. W/o.	1o. non-actief .	1 „
			2o. p. part. gelegenheid n. O.-I.	28 „
id.	D. A. de Ronde . .	op verzoek eervol ontslagen . .		1 „
Kapt.-luit. t. z.	S.P. l'Honoré Naber	bevorderd tot kapt. ter zee . . .		21 Nov.
id.	J. H. van Leent. .	id.	id.	„
id.	A. J. v. Stockum .	id.	id.	„
id.	R. van Leent. . . .	1e off. Heemsk.	non-actief . . .	„
Luit. t. z. 1e kl.	J. Hofstede	Directie W/o. .	1e off. Heemsk.	10 Dec.
id.	H. W. A. Brans .	met verlof. . .	1o. Direct. W/o.	7 „
			2o. off. v. politie aldaar	10 „
id.	A. ten Broecke Hoekstra.	Heemskerck. .	1o. non-actief .	20 „
			2o. p. part. gelegenheid n. O.-I.	25 Jan.
id.	F. J. v. d. Esch. .	K. Emma . . .	non-actief . . .	16 Dec.

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
Luit. t. z. 1e kl.	F. H. A. Greve . .	1e off. R. Claesz.	K. Emma . . .	3 Jan.
			1o. non-actief .	18 Dec.
id.	J. E. v. Hoogenhuijze	commt. Sperw.	2o. 1e off. R. Claeszen	3 Jan.
			1o. met verlof .	18 Dec.
id.	A. van der Sluis .	Oost-Indië . . .	2o. Heemskerck	2 Jan.
Adelborst 1e kl.	A. Prins	R. Claeszen . .	non-actief . . .	14 Dec.
id.	J. T. T. Stuij . . .	id.	id.	„
			1o. eerv. van dit	
Kapt.-luit. t. z.	H. S. Suermondt .	commt. Zeeh. .	bevel onth.	18 Dec.
			2o. non-actief .	„
Luit. t. z. 1e kl.	J. A. Bland v. d. Berg	1e off. Zeeh. .	commt. Sperw.	„
id. 2e „	A. R. Meijer	Zeehond	K. Emma . . .	„
id. 2e „	Res. A. Vertregt. .	id.	Atjeh	„
Off.-mach. 2e kl.	W. C. Ouwehand. .	id.	Directie W/o. .	„
			1o. W/s. A/d. .	„
Off. v. adm. 2e kl.	J. H. A. Boertje. .	id.	2o. non-actief .	22 „
			1o. met verlof .	23 Nov.
Luit. t. z. 2e kl.	A. U. P. F. Vastenou	Oost-Indië . . .	2o. non-actief .	4 Jan.
id. 2e „	Res. J. K. Lieuwen	op verzoek eerv. ontslagen . .		1 Dec.
id. 1e „	P. A. van Rees . .	non actief . . .	per part. gelegenheid naar O.-I.	11 Jan.
			1o. non-actief .	7 Dec.
id.	C. ter Poorten . . .	R. Claeszen . .	2o. per part. gelegenheid n. O.-I.	11 Jan.
Hoofdmachin.	F. A. Bouman . .	bevorderd tot off.-mach. 2e kl.		6 Dec.
Off. v. adm. 1e kl.	P. A. Kempen . .	non-actief . . .	p. part. gelegenheid n. O.-I.	28 „
id. 2e „	F. A. Kuhn	id.	id.	4 Jan.
Off. v. gez. 2e kl.	J. Boosman	Zeehond	Bellona	18 Dec.
Luit. t. z. 2e kl.	E. B. Willemstijn.	Gelderland . . .	K. Emma . . .	14 „
id. 2e „	Res. C. W. Koenderink. . . .	Bever.	van deze plaatsing ontheven	30 „
id. 2e „	Res. M. F. Morzer Bruijns. . .	Heemskerck . .	id.	3 Jan.
Adelborst 1e kl.	Res. J. Seijffert . . .	id.	Schorpioen . .	2 „
Buiteng. adelb.	Res. W. Grotjohann .	id.	Atjeh	„
Luit. t. z. 2e kl.	W. E. Wolterbeek Muller	Schorpioen. . .	non-actief . . .	21 Dec.
id. 2e „	J. A. J. Sybrandi.	Wachts. A/d. .	Bellona.	16 „
			1o. non-actief .	18 „
id.	J. E. Meijer Ranneft	Zeehond	2o. p. part. gelegenheid n. O.-I.	17 Jan.
			1o. met verlof .	30 Nov.
1e luit. marin.	G. J. van Loenen .	Oost-Indië . . .	2o. non-actief .	8 Febr.
Luit. t. z. 1e kl.	J. H. Zeeman . . .	commt. Medusa	in act. te W/o.	8 Jan.
id.	K. F. Sluijs	in act. te 's-Gravenh.	commt. Medusa	„

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
Luit. t. z. 2e kl.	M. J. Kruijs	Oost-Indië . . .	1o. met verlof .	2 Dec.
			2o. non-actief .	13 Jan.
Kapt. ter zee .	A. J. van Stockum	in act. te 's-Gravenh. non-act. .		17 Dec.
Kapt.-luit. t. z.	A. v. d. Driessen Mareeuw	commt. W/s. A/d.	1o. eerv. van dit bevel onth.	1 Jan.
			2o. non-actief .	„
Luit.-kol. d. mar.	L. de Jonge Oudraadt	commt. afd. mar. A/d.	commt. Marinekazerne A/d.	„
Luit. t. z. 1e kl.	E. M. J. Chevalier .	1e off. W/s. A/d.	Wachts. W/o.	„
id. 2e „	M. J. Verloop . . .	Afd. mar. A/d.	K. Emma . . .	„
id.	C. J. bar. v. Asbeck	Wachts. A/d. .	id.	„
id.	R. P. v. d. Wetering bijgen. de Rooy .	gymnastieks. A/d.	non-actief .	„
id.	R. Polis	id.	Marinekaz. A/d.	„
id.	H. van Rooij . . .	id.	id.	„
Insp. v. adm. .	A. W. v. d. Worm .	algemeen intendant A/d.	tevens tijdel. fiskaal aldaar	„
Off. v. adm. 1e kl.	J. F. de Hart . . .	W/s. A/d.	Kon. Instituut W/o.	„
id.	J. H. M. Nittel . .	Wachts. A/d. .	id.	„
id.	C. P. Soutendam .	id.	1o. in act. te A/d.	„
			2o. non-actief . 10	„
Luit. t. z. 1e kl.	C. F. Kruisinga . .	1e off. afd. mar.	te A/d. 1e off. Marinekazerne A/d. 1	„
id.	K. A. Telders . . .	Wachts. A/d.	Marinekaz. A/d.	„
id. 2e „	A. S. Thomson . .	Afd. mar. A/d.	id.	„
Off. v. gez. 1e kl.	G. J. Colder	id.	id.	„
id.	F. Sikkema.	Wachts. A/d. .	id.	„
Kapt.-kwartm.	H. W. Stoelman .	Afd. mar. A/d.	id.	„
Off. v. adm. 2e kl.	J. G. v. Kregten .	Wachts. A/d. .	id.	„
Off. v. gez. 2e kl.	W. Reilingh	Hospitaal W/o.	Heemskerck . 2	„
Kapt.-luit. t. z.	Jhr. O. v. Lennep. .	commt. Schorp.	1o. eerv. v. dit bevel onthev. 16	„
			2o. non-actief .	„
id.	J. O. Kolkmeijer .	1e off. W/s. W/o.	commt. Schorp.	„
id.	H. S. Suermondt .	non-actief . . .	1e off. W/s. W/o. 15	„
Luit. t. z. 2e kl.	F. W. Coster . . .	Wachts. W/o.	K. Emma . . . 1	„
id.	G. M. Rietdijk . . .	non-actief . . .	K. Emma . . . 2	„
id.	W. Garrer	id.	id.	„
id.	J. G. Veenenbos .	Wachts. W/o.	id. 1	„
id.	G. W. Stöve	non-actief . . .	id. 2	„
id.	A. C. van der Sande Lacoste	id.	id.	„
id.	K. Muller	Wachts. W/o.	id. 1	„
id.	W. Dwars	Mar.-M.-S. . . .	Schorpioen. . .	„
id.	O. D. T. de Ridder .	Van Galen. . .	id. 16	„
id.	H. O. v. d. Straaten	id.	Bellona. 1	„
id.	J. A. Kruijs	id.	Atjeh	„

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
Luit. t. z. 2e kl.	P. Post Uiterweer .	Van Galen . .	Wachts. W/o.	1 Jan.
id.	T. L. Kruijs	Schorpioen . .	Van Galen. . .	„
id.	H. Spits	id.	id.	„
id.	H. Jolles	K. Emma . . .	Schorpioen . .	„
id.	C. E. L. Helfrick .	id.	id.	„
id.	P. T. de Meester .	id.	id.	„
id.	P. E. K. Ebbinge Wubben	non-actief . . .	Wachts. W/o. onder voorl. intrekk. voorgenomen uitz. naar O.-I.	27 Dec.
id.	J.C.E.bar. v. Lijnden	Bellona	Gelderland. . .	24 „
id.	Jhr. G. L. Wichers .	non-actief . . .	K. Emma . . .	2 Jan.
			1o. met verlof .	6 Dec.
Kapt. d. mar. .	J. C. Schraver . . .	Oost-Indië . . .	2o. 1e off. Afd. mariniers W/o.	17 Jan.
			1o. met verlof.	6 Dec.
Luit. t. z. 1e kl.	A. C. de Joncheere.	id.	2o. non-actief .	3 Jan.
			1o. met verlof.	6 Dec.
Off. v. adm. 2e kl.	S. N. v. d. Berg . . .	id.	2o. non-actief .	17 Jan.
			1o. met verlof.	6 Dec.
Off.-mach. 2e kl.	H. Steensma	id.	2o. non-actief .	17 Jan.
Luit. t. z. 2e kl.	R. P. v. d. Wetering bijgen. de Rooy .	non-actief . . .	p. part. gelegenheid naar O.-I.	15 Febr.
Kapt. ter zee .	H. W. G. v. Bleijswijk Ris	non-actief . . .	tijd. D. v. M. .	2 Jan.
Luit. t. z. 1e kl.	H. E. bar. v. Asbeck	non-actief . . .	p. part. gelegenheid naar O.-I.	18 „
Adelborst 1e kl.	A. Prins	id.	id.	„
id.	J. T. F. Stuij . . .	id.	id.	„
Luit. t. z. 1e kl.	F. J. v. d. Esch . . .	wegens ongeschiktheid voor de verdere waarn. v/d. militairen dienst tengev. v. lichaamsgebreken eerv. ontsl. verl. onder toekenning van pensioen . .	1	„
id. 2e „	H. C. Louwerse . .	bevorderd tot luit. t. z. 1e kl.		„
id. Res.	J. K. Versteeg . .	—	Van Speijk. . .	2 „
Kapt. ter zee .	R. J. Castendijk . .	non-actief . . .	p. part. gelegenheid naar O.-I.	25 „
Luit. t. z. 1e kl.	W. E. Wolterbeek Muller	non-actief . . .	id.	„
id. 2e „	K. H. H. Bongaerts	op verzoek eerv. ontslagen . .	1	„
			1o. met verlof.	13 Dec.
id.	E. J. Voûte.	Oost-Indië . . .	2o. W/s W/o. .	10 Jan.
			1o. met verlof	13 Dec.
id.	G. H. Poolman . .	id.	2o. W/s. W/o.	24 Jan.
			1o. met verlof.	13 Dec.
id.	J. I. Leutscher . .	id.	2o. W/s. W/o.	24 Jan.

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
Adelborst 1e kl.	P. F. de Bruijn Tengbergen . . .	Kortenaer . . .	Gelderland . . .	19 Dec.
id.	J. Huijgens	id.	id.	„
id.	W. van Mulken . .	id.	id.	„

MUTATIËN IN OOST-INDIË.

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
Luit. t. z. 2e kl.	K. H. H. Bongaerts	Siboga	Kon. d. Nederl.	1 Sept.
id.	R. Zahn	Koetei	Siboga	„
1e luit. d. mar.	C. R. v. Blijenburgh	Kon. d. Nederl. (op dº. detach. b/h. mar.-établ.	Kon. d. Nederl. ingetrokk.)	„
Luit. t. z. 2e kl.	F. C. bar. v. Aerssen Beijeren v. Voshol	Kon. d. Nederl.	op dº. uit den zeed. ontslagen.	„
id.	H. J. v. d. Stad . . .	id.	Kon. d. Nederl. (op dº. gedetach. bij het marine-établissement) . .	„
id.	G. J. Weijers . . .	Kon. d. Nederl.	op dº. overleden 6	„
id.	W. Garrer	Mataram . . .	Kon. d. Nederl.	„
id.	G. W. Stöve	Kon. d. Nederl.	op dº. gerepatr. 10	„
Off. v. adm. 2e kl.	D. Kool	id.	id.	„
Luit. t. z. 2e kl.	K. H. H. Bongaerts	id.	id.	„
id.	J. C. Knechtmans.	id.	de Zeven Prov. 11	„
id.	P. J. Jager	H. Hendrik . .	Dept. v. Marine 12	„
id. 1e „	Jhr. H. K. B. Rendorp	uit Nederland .	Kon. d. Nederl. (op dº. in O.-I. aangekomen) 14	„
id. 2e „	G. E. V. L. Beckman	Van Gogh . . .	de Ruijter . . . 16	„
id.	H. van Nie	de Zeven Prov.	id.	„
id.	Jhr. G. L. Wichers .	de Ruijter . . .	de Zeven Prov.	„
id.	J. P. Remijnse . .	Kon. d. Nederl.	Kon. d. Nederl. op dº. gerepatr. b/h. marine-établissement)	„
id.	A. C. Canter Cremers	de Ruijter . . .	Kon. d. Nederl.	„
id.	J. Bosma	Van Gogh . . .	Van Doorn . . 19	„
Off. v. gez. 2e kl.	J. F. Hulk	id.	id.	„
Off. v. adm. 2e kl.	N. F. Hylkema. . .	id.	id. (op dº. onth. v. d. adm. dienst aan boord „Van Gogh" en belast met id. a/b. „Van Doorn")	„
Luit. t. z. 1e kl.	J. J. H. Commijs .	id.	Van Doorn (op dº. onth. v/h. bevel over Hr. Ms. „Van Gogh" en belast met het bevel over Hr. Ms. „Van Doorn")	„
id. 2e „	A. C. v. d. Sande Lacoste	id.	Kon. d. Nederl.	„
id.	G. M. Rietdijk . . .	id.	id.	„
id.	J. F. Stroeve . . .	id.	id.	„

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
Luit. t. z. 2e kl.	L. F. Klaassen. . .	Kon. d. Nederl.	Van Doorn . .	19 Sept.
id.	J. Lagaay.	id.	id.	„
id.	P. A. Willemsen .	de Ruijter . . .	id.	„
id.	A. C. v. d. Sande Lacoste	Kon. d. Nederl.	op dº. gerepatr.	22 „
Luit. t. z. 2e kl.	G. M. Rietdijk . . .	id.	id.	„
id.	Jhr. G. L. Wichers .	de Zeven Prov.	id.	24 „
id. 1e „	A. Goekoop	de Ruijter . . .	op dº. overleden	25 „
Kapt.-luit. t. z.	J. A. Diemer Kool .	Kon. d. Nederl. (op dº. onth. v/d. functie van chef v/d. torpedod. en belast met het bevel over Hr. Ms. „Fret", tevens commt. der groep torpedobootjagers) . .	Kon. d. Nederl.	26 „
Luit. t. z. 1e kl.	J. L. von Leschen	id. (op dº. onth. v/h. bevel over Hr. Ms. „Fret" en belast met de functie van chef van den torpedodienst)	Kon. d. Nederl.	„
id.	W.R.H. v. Leersum	uit Nederland. Tromp (op dº. in O.-I. aangekomen)		29 „
Luit. t. z. 2e kl.	A.U. P.F. Vastenou	Kon. d. Nederl. b/h. militair exploratie-detach. te Nieuw-Guinea ingetrokken en in het genot hunner inkomsten bij de zeemacht	op dº. de detach.	22 „
id.	M. J. Kruijt	Kon. d. Nederl.	id.	„
id. 1e „	P. C. Coops	Kon. d. Nederl.	op dº. gerepatr.	1 Oct.
Off. v. gez. 2e kl.	G. van Heck	id.	Dept. d. Marine	„
id.	B. M. van Driel . .	Dept. d. Marine	Kon. d. Nederl.	„
Kapt.-luit. t. z.	J. A. Diemer Kool .	Kon. d. Nederl. (op dº. onth. v/h. bevel over Hr. Ms. „Fret")	Kon. d. Nederl.	„
Luit. t. z. 2e kl.	W. J. Smit	Kon. d. Nederl. (op dº. belast met het bevel over Hr. Ms. „Fret")	Kon. d. Nederl.	„
id. 1e „	H. J. Albarda . . .	Kon. d. Nederl. (op dº. belast met het bevel over Hr. Ms. „Condor")	Kon. d. Nederl.	„
id. 2e „	G. H. Poolman . .	Lombok	Kon. d. Nederl.	„
Adelborst 1e kl.	M. A. van Kervel . .	Kon. d. Nederl.	Tromp	3 „
Kapt. d. marin.	C. R. v. Blijenburg .	Kon. d. Nederl.	op dº. gerepatr.	7 „
Luit. t. z. 1e kl.	H. W. A. Brans. .	id.	id.	„
Kapt.-luit. t. z.	J. A. Diemer Kool .	id.	id.	8 „
Luit. t. z. 2e kl.	W. Garrer	id.	id.	„
Off.-mach. 2e kl.	B. J. Velderman . .	uit Nederland.	Sumbawa (op dº. in O.-I. aangekomen)	11 „
id.	A. W. v. Doorn . .	Kon. d. Nederl.	Van Doorn . .	

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
Luit. t. z. 1e kl.	A. v. d. Sluis	Kon. d. Nederl.	op dº. de detach. b/h. marine-établissement ingetrokken en gerepatr.	15 Oct.
id.	Jhr. H. B. K. Rendorp	Kon. d. Nederl. (op dº. gedetach. b/h. marine-établissement)	Kon. d. Nederl.	16 „
Off.-mach. 2e kl.	J. Staal	Sumbawa . . .	Kon. d. Nederl. (op dº. gedetach. aan boord Hr. Ms. „Fret")	„
Luit. t. z. 2e kl.	J. H. v. d. Bel . .	Tromp	Sumbawa . . .	17 „
id.	L. A. C. M. Doorman .	Sumbawa . . .	Kon. d. Nederl.	19 „
Off.-mach. 2e kl.	J. Smit	uit Nederland.	H. Hendrik (op dº. in O.-I. aangekomen)	21 „
Luit. t. z. 1e kl.	A. A. Visser	uit Nederland.	Tromp	„
id. 2e „	A. U. P. F. Vastenou	Kon. d. Nederl.	op dº. gerepatr.	22 „
id.	M. J. Kruijt	id.	id.	„
Off.-mach. 2e kl.	J. D. Smit	H. Hendrik . .	Tromp	25 „
id.	H. G. Borghstijn .	uit Nederland.	de Ruijter (op dº. in O.-I. aangekomen)	26 „
Adelborst 1e kl.	F. J. Backer	uit Nederland.	de Zeven Prov. (op dº. in O.-I. aangekomen)	„
Luit. t. z. 2e kl.	W. J. Smit.	Kon. d. Nederl.	Kon. d. Nederl. (op dº. onth. v/h. bevel over Hr. Ms. „Fret")	25 „
Kapt.-luit. t. z.	A. J. Breda Kleijnenberg. . .	Tromp	Kon. d. Nederl. (onth. v/d. den dienst van 1e officier a/b. Hr. Ms. „Tromp" en belast met het bevel over Hr. Ms. „Fret")	„
Luit. t. z. 1e kl.	A. A. Visser	Tromp	Tromp (op dº. belast met den dienst van 1e officier)	„
Adolborst 1e kl.	J. F. L. Goedhart. .	uit Nederland.	Tromp op dº. in in O.-I. aangek.	26 „
id.	L. G. v. d. Kun .	id.	id.	„
id.	F. C. Haanebrink .	id.	H. Hendrik (op dº. in O.-I. aangek.)	„
id. „	F. Pinke	id.	id.	„
id.	O. G. A. Netscher.	id.	id.	„
1e Luit. d. mar.	G. J. van Loenen .	Kon. d. Nederl.	op dº. gerepatr.	29 „
Luit. t. z. 1e kl.	F. H. bar. v. Dedem	uit Nederland (Kon. d. Nederl. (op do. respectievelijk met Hr. Ms. torpedobootjagers „Jakhals" en „Bulhond" uit Nederland vertrokken en 2 Nov. 1912 in O.-I. aangekomen))		29 Aug.
id. 2e „	A. J. W. v. Anrooy			„
id.	L. J. v. Rossum. .			„
Off.-mach. 2e kl.	G. A. Gall			„
Luit. t. z. 1e kl.	F. v. Wageningen .			„
id. 2e „	J. M. C. Warnsinck.			„
id.	W. J. Hoffman . .			„
Off.-mach. 2e kl.	J. van Meurs . . .			„

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
Luit. t. z. 2e kl.	A. C. Canter Cremers	Kon. d. Nederl. op dº. gedetach. bij het exploratie-detachement te Nieuw Guinea		20 Oct.
id.	F. J. Stroeve. . . .	id.	id.	26 „
id.	H. Nieuwenhuis. .	id.	op dº. de detach. bij het exploratie-detachement te Nieuw Guinea ingetrokken	1 Nov.
Off.-mach. 2e kl.	A. A. van Boven . .	Tromp	Kon. d. Nederl.	2 „
Adelborst 1e kl.	I. J. v. d. Bosch. . .	uit Nederland.	de Zev. Prov. .	3 „
id.	L. W. E. Rauwenhoff	id.	id.	„
id.	A. J. J. le Roy . .	id.	id.	„
id.	Jhr. C. W. Versluijs	id.	de Ruijter . . .	„
id.	A. F. Kerbert . . .	id.	id.	„
Off.-v.adm 1ekl.	W. C. G. J. F. Cramer von Baumgarten	id.	Kon. d. Nederl.	„
Kapt. d. marin.	J. C. Schraver. . .	H. Hendrik . .	op dº. gerepatr.	5 „
Off.-mach. 2e kl.	H. Steensma. . . .	Kon. d, Nederl.	id.	„
id.	H. Schneider . . .	Assahan	Kon. d. Nederl. (op dº. gedetach. a/b. Hr. Ms. torpedojager „Wolf")	9 „
Adj.-administr.	D. B. A. Franken. .	uit Nederland.	de Zev. Prov.	„
Adelborst 1e kl.	J. C. A. Scholte. . .	id.	id.	„
Adj.-administr.	H. F. Beekkerk van Ruth	id	H. Hendrik . .	„
Adelborst 1e kl.	J. W. A. A. Heijdt .	id.	id.	„
id.	J. J. A. v. Staveren	id.	id.	„
id.	C. A. Lens.	id.	id.	„
id.	P. van Waasdijk .	id.	de Zev. Prov.	„
id.	J. Schouten	id.	de Ruijter. . .	„
id.	J. G. v. d. Berg. .	id.	id.	„
Adj.-administr.	J. C. N. Walter . .	id.	Tromp	„
Luit. t. z. 1e kl.	J. Tissot van Patot	id.	Dept. d. Marine (op dº. in O.-I. aangek. en ter beschikk. gesteld v/d. directeur van burg. openb. werken)	„
id.	A. C. de Joncheere .	de Ruijter. . .	de Ruijter (op dº. ontheven van den dienst van 1e officier)	„
id.	J. M. v. Wickevoort Crommelin. . . .	uit Nederland	de Ruijter (op dº. in O.-I. aangek. en belast met den dienst van 1e officier)	„
Adj.-administr.	H. J. Eenhoorn . .	Tromp	Kon. d. Nederl.	10 „
Luit. t. z. 2e kl.	J. I. Leutscher. . .	H. Hendrik . .	opdº. gerepatr.	12 „
id.	E. d. Voûte	Kon. d. Nederl.	id.	„
id.	G. H. Poolman . .	id.	id.	„
id. 1e „	A. C. de Joncheere	de Ruijter. . .	id.	14 „
Kapt. ter zee. .	G. L. Goedhart . .	id.	de Zev. Prov.	16 „

Rangen:	Namen:	Van:	Op:	Met:
Luit. t. z. 1e kl.	A. Quispel	de Ruijter. . .	de Zev. Prov. .	16 Nov.
Adj.-administr.	E. Pothoven	de Zev. Prov. .	Koetei	"
Adelborst 1e kl.	C. H. Brouwer . . .	uit Nederland.	de Zev. Prov.	17 "
id.	A. E. G. Post Uiterweer	id.	id.	"
id.	W. Prins	id.	id.	"
id.	J. F. Wesseling . .	id.	H. Hendrik . .	"
id.	R. Verdonck	id.	de Ruijter. . .	"
id.	J. Hannik	id.	Tromp . .	"
id.	H. J. Bueninck . .	id.	id.	"
Luit. t. z. 2e kl.	L. W. C. Kooman	Assahan	Kon. d. Nederl.	18 "
Off. v. adm. 2e kl.	S. N. v. d. Berg. .	Koetei	op dº. ontheven administratieven dienst en gerepatrieerd	"
Adj.-administr.	D. Posthoven. . . .	Koetei	Koetei (op dº. belast m/d. administr. dienst)	"
Luit. t. z. 2e kl.	H. Nieuwenhuis. .	Kon. d. Nederl.	op dº. gerepatr.	19 "
Adelborst 1e kl.	L. G. L. v. d. Kun .	H. Hendrik . .	de Ruijter . . .	22 "
id.	C. A. Lens	id.	id.	"
Off. v. adm. 1e kl.	K. v. d. Heiden . . .	id.	H. Hendrik (op (dº. ontheven van den administratieven dienst)	27 "
Adj.-administr.	P. Rijnders	H. Hendrik . .	H. Hendrik (op dº. belast met den administratieven dienst)	"
Kapt.-luit. t. z.	H. G. Surie	de Zev. Prov.	op dº. ontheven van den dienst van 1en officier en gerepatrieerd	28 "
Luit. t. z. 1e kl.	G. J. te Winkel . .	de Zev. Prov. .	de Zev. Prov. (op dº. belast met den dienst van 1en officier)	"