

## BIJLAGE I. INTERNATIONALE AFSTANDRITTEN. (Vervolg van blz. 183.)

Nummer.	Maand.	Jaar.	Ruiter.	Landaard.	Rang.	Wapen.	Paard.	Leeftijd.	Ras.	Geslacht.	Van	Via
73	Juni	1896	<i>von Bülow</i>	Dui.	Lt.	V.- Art.	Dienstpaard	6 j.	Oostpr.	R.	Jüterbog	—
74	Juni	1896	<i>du Bay en de St. Geraud</i>	Fr.	Lt.	Chass.	Camélia	8 j.	—	M.	Bregny	Beaune
					Lt.	Drag.	Faisanne	11 j.	—	M.	Paray	Beaune
75	Aug.	1896	<i>Eggeling</i>	Dui.	Lt.	V.- Art.	Dienstpaard Rijschool	7 j.	Oostpr.	—	Hannover	v. v.
<sup>a)</sup> 76	Aug.	1896	<i>Wachs</i>	Dui.	Lt.	V.- Art.	Dienstpaard Rijschool N <sup>o</sup> . 500	9 j.	Oostpr. halfbl.	—	Hannover	v. v.
77	—	1896	<i>Carlberg</i>	Zweed	Lt.	V.- Art.	Dienstpaard	—	—	—	Jönköping	v. v.
78	—	1896	—	—	—	—	Coralie <sup>5)</sup>	—	Hard- draver	—	Bordeaux	—
79	—	1896	—	—	—	—	Zimey en Mad. Auchy	—	Hard- dravers	—	Rusland	—
80	Mrt.	1897	<i>Lebius</i>	Dui.	Lt.	Inf.	N.N.	23 j.	Hong.	M.	Keulen	—
81	Juli	1897	<i>Bonn</i>	Dui.	Lt.	Chev. Leg <sup>s</sup> .	Gambetta	8 j.	Oostpr.	R.	Bamberg	Fürth
<sup>a)</sup> 82	Aug.	1897	<i>Löbbeckae</i>	Dui.	Lt.	Drag.	Dienstpaard Rijschool N <sup>o</sup> . 500	10 j.	Oostpr. halfbl.	—	Hannover	v. v.
83	Aug.	1897	<i>Müller</i>	Dui.	Lt.	Ulan.	Dienstpaard Rijschool	9 j.	Oostpr.	—	Hannover	v. v.
84	Aug.	1897	<i>Guhl</i>	Dui.	Lt.	V.- Art.	Dienstpaard Rijschool	8 j.	Oostpr.	—	Hannover	v. v.
85	Aug.	1897	<i>Hildebrand</i>	Dui.	Lt.	V.- Art.	Dienstpaard Rijschool	9 j.	Oostpr.	—	Hannover	v. v.
86	Sept.	1897	<i>v. Bagenski</i>	Dui.	Lt.	Gren.	Nora	7½ j.	Oostpr.	M.	Biebrieh	—
											Cannewurf	—
87	Oct.	1897	<i>Pastore</i>	Ital.	Kapt.	Cav.	Neross	7 j.	Hong.	R.	Capua Capua	Valmontone (en terug)
88	Oct.	1897	<i>Caracciolo</i>	Ital.	Lt.	Cav.	Romana	8 j.	Eng.	M.	Milaan Milaan	Brescia (en terug)

Naar	KM.	Tijd.			Gestart.	Aan- gekomen.	Opgegeven.	Conditie.	Bezweken.	Opmerkingen.
		Dagen.	Uren.	Minu- ten.						
Guströw	276	—	35	30	1	1	—	zeer goed <sup>1)</sup>	—	<sup>1)</sup> Zonder voorafgaande training.
Vichy	174	—	22 <sup>2)</sup>	—	11	11	—	zeer goed	—	<sup>2)</sup> 5 uur rust.
Vichy	181	—	20 <sup>2)</sup>	35	11	11	—	zeer goed	—	<sup>3)</sup> Eereprijs voor den besten afstandsrit in dat jaar.
Hannover	546	—	72	30	1	1	—	zeer goed <sup>3)</sup>	—	<sup>4)</sup> Het zelfde paard der Nos. 54 en 82.
Hannover	519	—	72	—	1	1	—	goed	—	<sup>5)</sup> Aangespannen.
Stockholm	450	—	42	—	1	1	—	goed	—	<sup>6)</sup> Daarna eene course van 2134 M. gewonnen door Zimey in 2' 45".
—	550	—	65	13	?	?	?	goed	4	<sup>7)</sup> Het volgende jaar reed hij er weder een afstandsrit mede.
—	106	—	7	25	2	2	—	zeer goed <sup>8)</sup>	—	<sup>8)</sup> Het zelfde paard der Nos. 54 en 76.
—	106	—	7	26	2	2	—	—	—	<sup>9)</sup> Eereprijs voor den besten afstandsrit in dat jaar.
Neisse	920	18	—	—	1	1	—	zeer goed <sup>7)</sup>	—	<sup>10)</sup> Door zeer geaccidenteerd terrein; begeleid door een fox-terrier.
Bamberg	151	—	14	32	1	1	—	zeer goed	—	<sup>11)</sup> Uiterlijk in 67 uur.
Hannover	495	—	70	25	1	1	—	zeer goed	—	<sup>12)</sup> Conditie-rit.
Hannover	386	—	60	—	1	1	—	zeer goed	—	<sup>13)</sup> Uiterlijk in 70 uur.
Hannover	550	—	72	—	1	1	—	zeer goed <sup>9)</sup>	—	<sup>14)</sup> Conditie-rit.
Hannover	515	—	71	15	1	1	—	goed	—	
Cannewurf	342 <sup>10)</sup>	—	82	—	1	1	—	zeer goed	—	
Liegnitz	460	—	103	—	—	—	—	—	—	
Capua	332	—	36 <sup>11)</sup>	20	11	7	4	voldoende	—	
Cavature	30 <sup>12)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	
Milaan	316	—	39 <sup>13)</sup>	48	18	15	3	vrij goed	—	
Malignano	30 <sup>14)</sup>	—	—	—	—	—	—	voldoende	—	

Nummer.	Maand.	Jaar.	Ruiter.	Landdaard.	Rang.	Wapen.	Paard.	Leeftijd.	Ras.	Geslacht.	Van	Via
89	Aug.	1898	<i>Bleibtreu</i>	Dui.	Lt.	Drag.	Dienstpaard Rijtschool	16 j.	Oostpr. halfbl.	—	Hannover	v. v.
90	Sept.	1898	<i>Bonn</i>	Dui.	Lt.	Chev. Leg <sup>s</sup> .	Irmentraut	7 j.	Beier.	M.	Neurenberg	Salzbach
91	Juli	1898	<i>Aloisi</i>	Italië	Lt.	Cav.	Feal	aft.	Eng. volbl.	M.	Turijn	v. v.
92	Oct.	1898	—	Italië	Lt.	Cav.	N.N.	—	Ital. volbl.	—	Florence	Pisa
93	Oct.	1898	<i>Blancpain</i>	Zwit.	Lt.	Cav.	N.N.	—	—	—	Lausanne	(en terug)
94	Jan.	1899	<i>v. Bültzings- löwen</i>	Dui.	Lt.	Cav.	N.N.	aft.	Oostpr. halfbl.	R.	Halberstadt	—
95	Febr.	1899	<i>Des Isles</i>	Fr.	Kapt.	Chass.	Magister	16 j.	Rem.	R.	Moulins	Parijs
			<i>en Dinand</i>	Fr.	Lt.	à chv.	Dante	8 j.	Id. halfbl.	R.		
96	Mrt.	1899	<i>V. en de la B. met een onderofficier <sup>a)</sup></i>	Fr.	Lt <sup>s</sup> .	Drag.	Dienst- paarden <sup>9)</sup>	18 j.	Rem.	M.	Donchery	(en terug)
								8 j.	Id.	M.		
								8 j.	Id.	M.		
97	Apr.	1899	<i>Tramey en de Brunier</i>	Fr.	Lt <sup>s</sup> .	Drag.	Contreban- dier	9 j.	Rem.	R.	Aire	Abbeville
				Fr.			Houpette	12 j.	Id.	M.		
98	Apr.	1899	<i>de St. Géraud, 1 onderofficier en 3 mansch.</i>	Fr.	Kapt.	Drag.	Hableur  Dienstp.	—	—	—	Lyon	Moresnet
99	Apr.	1899	<i>de V. de M.</i>	Fr.	Lt <sup>s</sup> .	Drag.	N.N.	—	—	—	Sédan	Verdun
				Fr.								
100	Mei	1899	<i>Ruffier en 5 anderen</i>	Fr.	Lt <sup>s</sup> .	Drag.	Gratitude	11 j.	Rem.	M.	Dyon	—
101	Mei	1899	<i>de St. Geraud en Reboul</i>	Fr.	Kapt.	Drag.	Gimblette	16 j.	Halfbl.	M.	Beaune	—
				Fr.	Lt.		Théorie	7 j.	Rem.	M.		
102	Juni	1899	<i>Spielberg</i>	Dui.	Ritm.	Drag.	Cherry	14 j.	Volbl.	M.	Saarbrücken	St. Gothard
103	Aug.	1899	<i>Gérin</i>	Fr.	Part.	—	Mascotte	aft.	Fr. halfbl.	M.	Parijs	—
104	Aug.	1899	<i>Laporte</i>	Dui.	Lt.	Huz.	Dienstpaard Rijtschool	10 j.	Oostpr.	—	Hannover	v. v.

Naar	KM.	Tijd.			Gestart.	Aan-gekomen.	Opgegeven.	Conditie.	Bezweken.	Opmerkingen.
		Dagen.	Uren.	Minuten.						
Hannover	180	—	20	—	10	10	—	goed <sup>1)</sup>	—	<sup>1)</sup> Eereprijs voor den besten afstandsrit in dat jaar.
Neurenberg	143 <sup>2)</sup>	—	14	2	1	1	—	zeer goed	—	<sup>2)</sup> 3 dagen later moesten nog 30 KM. binnen 4 uur worden afgelegd.
Turijn	354	—	41	49½	12	6	6	vrij goed	—	<sup>3)</sup> Den volgenden dag nog een conditie-rit van 30 KM. E. = Eng. P.
Florence	310 <sup>3)</sup>	—	31	15	18	9	9	goed	4 (E.)	<sup>4)</sup> 10 uur verplichte rust te Bern.
Bern	200	—	15 <sup>4)</sup>	1	16 <sup>5)</sup>	8 <sup>6)</sup>	8	zeer goed	—	<sup>5)</sup> De helft der mededingers was boven 75 KG. (zwaar gewicht).
Brussel	600	7	—	—	1	1	—	goed	—	<sup>6)</sup> Alle ruiters met <i>zwaar gewicht!</i>
Moulins	600	8 <sup>7)</sup>	—	—	2	2	—	zeer goed	—	<sup>7)</sup> Hiervan 1 rustdag. Alleen stap en draf en gebruik van <i>kola</i> .
Reims	190	—	24	45	3	3	—	zeer goed	—	<sup>8)</sup> De paarden onge-traineerd.
St. Omer	400	—	100	—	2	2	—	zeer goed <sup>10)</sup>	—	<sup>9)</sup> Met 2 wielrijders, die het halfweg opgaven.
Lyon	206	—	40 <sup>11)</sup>	40	5	5	—	zeer goed	—	<sup>10)</sup> 12 dagen entrainement, gedurende 5 dagen 25 à 50 KM. per dag.
Sédan	198 <sup>12)</sup>	—	24	—	2	2	—	goed	—	<sup>11)</sup> Verkenning; 13¼ uur rust.
Lyon	205	—	24 <sup>13)</sup>	—	6	6	—	zeer goed, de andere goed	—	<sup>12)</sup> Officierspatrouille; 162 KM. te paard en 36 KM. te voet.
Lyon	165	—	17 <sup>13)</sup>	52	2	2	—	vrij goed goed	—	<sup>13)</sup> Zonder voorafgaande training; met gebruik van <i>kola</i> .
Rome	1360 <sup>14)</sup>	12	—	30	1	1	—	goed	—	<sup>14)</sup> Bijzonder zware tocht over de Alpen.
Trouville	175 <sup>15)</sup>	—	12	20	1	1	—	goed	—	<sup>15)</sup> Wedstrijd tus-schen ruiters, wielrijders en voetgangers.
Hannover	140	—	17	—	1	1	—	goed <sup>16)</sup>	—	<sup>16)</sup> Eereprijs voor den besten afstandsrit in dat jaar.

Nummer.	Maand.	Jaar.	Ruiter.	Landaard.	Rang.	Wapen.	Paard.	Leeftijd.	Ras.	Geslacht.	Van	Via
1) 105	—	1899	<i>Cottu</i>	Fr.	Lt.	Drag.	Irish-lass	Aft.	Eng. halfbl.	M.	Weenen	—
106	April	1900	<i>v. Löbbecke Blanck Walzer Mack</i>	Dui.	Lts.	Ulan.	Dienst- paarden	Aft.	3 Oostpr. 1 Hong.	—	Insterburg Straatsburg	daarna
107	Juni	1900	<i>Bolongaro- Crevenna 2) en Jenssen</i>	Dui.	Lts.	Drag.	Irawaddy N.N.	11 j. 9 j.	Halfbl. Hong.	R. M.	Saarbrücken	—
108	Juli	1900	<i>Roser 3)</i>	Dui.	Lt.	Inf.	N.N.	9 j.	Hann.	M.	Landau	—
109	Aug.	1900	<i>v. Bloedau</i>	Dui.	Lt.	Drag.	Dienstpaard Rijsschool	8 j.	Oostpr.	—	Hannover	v. v.
110	Oct.	1900	<i>Lubomirski</i>	Rus.	Part.	—	N.N.	—	—	—	Spa	—
111	Jan.	1901	<i>von Wolf</i>	Dui.	Lt.	V.- Art.	Hunne	7 j.	Halfbl. Hann.	R.	Königsbrück	—
112	Febr.	1901	<i>v. Goldkuhl</i>	Zwe- den	Lt.	V.- Art.	Mauritz	11 j.	Halfbl. Zweed	R.	Enköping	—
113	April	1901	<i>Harlan</i>	Dui.	Lt.	Ulan.	Aida	7 j.	Volbl.	M.	Saarbrücken	—
114	April	1901	<i>von Kummer 3)</i>	Dui.	Lt.	Cav. Oost- Azië	9 Australiërs 1 Oostpruis	—	—	—	Peking	en terug
115	April	1901	<i>Fischer 9)</i>	Dui.	Lt.	Cav. Oost- Azië	Poney's	Aft.	Mon- goolsch	—	Tienshin (China)	—
116	Juli	1901	<i>v. Heerwart</i>	Dui.	Lt.	V.- Art.	Dienstpaard Rijsschool	8 j.	Oostpr.	—	Hannover	v. v.
117	Oct.	1901	<i>Heyl 11)</i>	Dui.	Lt.	Drag.	N.N.	9 j.	Hunter	R.	Metz	—
118	Oct.	1901	<i>Lebius Büttner v. Waldenburg</i>	Dui.	Lts.	Inf.	Radautzer Hongaar Trakhener	16 j. 9 j. 9 j.	Halfbl. Halfbl. Halfbl.	M. R. M.	Neisse	—
119	Dec.	1901	<i>Kirsten v. Tettenborn 12)</i>	Dui.	Lts.	Huz. Oost- Azië	Australiërs	Aft.	Halfbl.	—	Tsing-an-pu (China)	—
120	—	1901	<i>Hartvig</i>	Deen	Hand- dels- man	—	Garçon	—	—	—	Denemarken	—

Naar.	KM.	Tijd.			Gestart.	Aan- gekomen.	Opgegeven.	Conditie.	Bezweken.	Opmerkingen.
		Dagen.	Uren.	Minu- ten.						
Parijs	1250	12	13	13	1	1	—	goed	—	1) Vergelijk N <sup>o</sup> . 25.
Straatsburg	1700	25	—	—	4	4	—	zeer goed	—	2) Begeleid door een foxterrier. Lt. <i>Jenssen</i> gaf den rit op.
Berlijn	1100	19	—	—	—	—	—	—	—	3) Met oppasser op 9 j. Oostpruis.
Venetië	1100	11	5	—	2	1	1	zeer goed	—	4) Eereprijs voor den besten afstandsrit in dat jaar.
Neisse	900	21	—	—	2	2	—	zeer goed	—	5) Gemiddeld 83 KM. p. d.
Hannover	120	—	10	5	1	1	—	zeer goed 4)	—	6) Met uitvoering tactische opdracht. Hij reed den geheele weg in draf (geen stap).
Nice	—	23	—	—	1	1	—	goed 5)	—	
Stauchitz	128 6)	—	7	45	1	1	—	zeer goed	—	
Stockholm	69 7)	—	2	48	10	10	—	zeer goed	—	7) Gedeeltelijk over het ijs van het Mälarmeer.
Ushmansdorff	901	8	22	—	1	1	—	zeer goed	—	8) En 9 ruiters, waar- van 7 onderweg ge- wond werden.
Cha-la-chan (China)	1000	42	—	—	10	10	—	goed	—	
Udinsk (Siberië)	1900	64	—	—	8	4	4	zeer goed	—	9) Met 2 off. en 5 rui- ters. Geen wegen, berg- land, sneeuw, woestijn Gobi.
Hannover	130	—	10	37	1	1	—	10) uitmuntend	—	10) Eereprijs voor den besten afstandsrit in dat jaar.
Bucharest	2106	24	22	—	1	1	—	goed	—	11) Met helper per trein vooruit. Vergelijk N <sup>o</sup> . 129.
Landau	879	21	—	—	3	3	—	goed	—	
Verkenningrit	210	3	12	—	25	25	—	zeer goed	—	
—	80	—	3	10	1	1	—	goed	—	

Nummer.	Maand.	Jaar.	Ruiter.	Landaard.	Rang.	Wapen.	Paard.	Leeftijd.	Ras.	Geslacht.	Van	Via
121	April	1902	<i>Silverswärd</i>	Zweed	Lt.	Cav.	Gold	11 j.	Halfbl.	R.	Heby	—
122	Mei	1902	<i>v. Sandrart</i>	Dui.	Lt.	V.-Art.	Brogue	12 j.	Volbl.	M.	Karlsruhe	en terug
123	Aug.	1902	<i>Madamet</i> <sup>2)</sup>	Fr.	Lt.	Drag.	Courageux	12 j.	Volbl.	R.	Brussel	—
124	Aug.	1902	<i>Peynaud</i>	Fr.	Ond.-off.	Drag.	Jobourg	8 j.	Volbl.	R.	Carignan	—
125	Aug.	1902	<i>v. Klinckovström</i>	Dui.	Lt.	Kur.	Dienstpaard Rijschool	Aft.	Trakh.	—	Hannover	v. v.
126	Dec.	1902	<i>v. Salzmänn</i>	Dui.	Lt.	V.-Art. Oost-Azië	Australiër	Aft.	—	R.	Peking	—
127	Dec.	1902	<i>v. Goldkuhl</i>	Zweed	Lt.	V.-Art.	Mauritz	12 j.	Halfbl. Zweed	R.	Umeå	—
128	Dec.	1902	<i>v. Freyen Seyboltstorff</i> <sup>3)</sup> en <i>von Salzmänn</i>	Dui.	Lts.	V.-Art. Oost-Azië	Poney's	Aft.	Chin.	—	Tientsin	—
129	—	1902	<i>Miron von Costin</i> <sup>10)</sup>	Rum.	Kapt.	Gen. Staf	N.N.	Aft.	Eng. halfbl.	M.	Bucharest	—
130	—	1902	<i>von Zedlitz</i>	Am.	Oud Dui. off.	Cav.	Young Ro- land	—	Halfbl. <sup>11)</sup>	R.	San Fran- cisco	—
131	Jan.	1903	<i>Beausil</i> <sup>12)</sup>	Fr.	Lt.	Drag.	Midas	10 j.	Ier	R.	Sédan	—
132	April	1903	Jhr. Godin de Beaufort <sup>13)</sup>	Ned.	Lt.	Huz.	Mascotte <sup>14)</sup>	7 j.	Eng. halfbl.	M.	Amsterdam	—
133	April	1903	<i>Beausil</i> <sup>15)</sup> <i>de Lavaugyon</i>	Fr.	Lts.	Drag.	Dienst- paarden	8 tot 18 j.	Halfbls. en Volbls.	—	Sédan	en terug
134	Aug.	1903	<i>Beausil</i>	Fr.	Lt.	Drag.	Midas	11 j.	Ier	R.	a. Parijs b. Rouaan	— —
135	—	1903	<i>v. Salzmänn</i>	Dui.	Lt.	V.-Art.	Poney	Aft.	Chin.	R.	Peking	—
136	—	1903	<i>Jöhnke</i>	Deen	Lt.	Garde Huz.	N.N.	—	—	—	Denemarken	—
137	—	1903	<i>v. Pawel Rammingen</i>	Deen	Lt.	Cav.	Poney	Aft.	Chin.	—	Tientsin (China)	—

Naar.	KM.	Tijd.			Gestart.	Aan-gekomen.	Opgegeven.	Conditie.	Bezweken.	Opmerkingen.
		Dagen.	Uren.	Minuten.						
Geffle	100	—	4	19½	1	1	—	zeer goed <sup>1)</sup>	—	1) Record 1902, geslagen door N <sup>o</sup> . 124.
Saarbrücken	135 × 2	—	15 × 2	—	1	1	—	zeer goed	—	2) Oorspronkelijk 141 inschrijvers.
Ostende	132	—	6	55	61	29	30	uitmuntend	3) 4)	3) Onderweg of later. 4) Record van 100 KM. Hetzelfde paard van N <sup>o</sup> . 141.
Stenay	100	—	4	15	1	1	—	zeer goed <sup>4)</sup>	—	5) Eereprijs voor den besten afstandsrit in dat jaar.
Hannover	125	—	10	34	1	1	—	goed <sup>5)</sup>	—	6) Vergelijk N <sup>os</sup> . 128 en 137.
Tienshin (China)	130	—	8	55	1	1	—	zeer goed	—	7) Den volgenden dag echter weder in orde. Zie ook N <sup>o</sup> . 112.
Stockholm	76	—	2	42	1	1	—	slecht <sup>7)</sup>	—	8) Lt. v. F. S. kwam wegens vermoeidheid van den poney te voet aan.
Peking	130	—	8	48	2	1	1	zeer goed	—	Vergelijk N <sup>os</sup> . 126 en 137.
Metz	2160	—	24	—	1	1	—	goed	—	9) Vergelijk N <sup>o</sup> . 117.
New York	5000	—	—	—	1	—	—	—	—	10) Begeleid door een ander officier per rijwiel.
Brussel	400	—	48	—	2	2	—	goed	—	11) Kleinzoan van Electioneer.
Weenen	1225	10	—	—	1	1	—	Uitmuntend	—	12) Met wachtm. <i>Peynaud</i> op een dienstpaard.
Saint Ménehould	182	—	19 <sup>16)</sup>	—	5	5	—	goed	—	13) Helper per trein vooruit.
Rouaan <sup>17)</sup>	130	—	15	—	32	32	—	—	—	14) Was bij den raid Brussel-Ostende 6 <sup>e</sup> aangekomen.
Deauville	85	—	4	15	29	28	1	zeer goed	2	15) Met 3 ond.-officieren op <i>ongetraineerde paarden</i> .
Udinsk (Siberië)	2000	—	—	—	—	—	—	—	—	16) 3 uur rust.
—	300	—	36	—	1	1	—	goed	—	17) Verplicht in 13 à 15 uur om deel te mogen nemen aan <i>b</i> .
Peking	130	—	7	45	1	1	—	goed	—	18) Vergelijk de N <sup>os</sup> . 126 en 128.



Nummer.	Maand.	Jaar.	Ruiter.	Landaard.	Rang.	Wapen.	Paard.	Leeftijd.	Ras.	Geslacht.	Van	Via
138	Juli	1904	<i>Allut</i>	Fr.	Lt.	Drag.	Orleans	10 j.	Fr. halfbl.	R.	Lyon	—
139	Febr.	1905	<i>Wiedesheim Paul<sup>2)</sup></i>	Zweed	Lt.	Genie	Jemte	Aft.	Halfbl.	R.	Upsala	—
140	—	1905	<i>Schwarzenbach</i>	Zwit.	Lt.	Cav.	Blonde	Aft.	Eng. halfbl.	M.	Bern Sursee	—
<sup>6)</sup> 141	Juli	1905	<i>de Champsavin</i>	Fr.	Ritm.	Drag.	<i>Jobourg</i>	11 j.	Eng. volbl.	R.	Lyon	—

Naar.	KM.	Tijd.			Gestart.	Aan- gekomen.	Opgegeven.	Conditie.	Bezweken.	Opmerkingen.
		Dagen.	Uren.	Minu- ten.						
Vichy	198	—	13 <sup>1)</sup>	4½	25	22	2	uitmuntend	1	<sup>1)</sup> In 3 dagen, 4 etap- pes van 58½, 33, 44 en 62½ KM. Bij de laatste tempo vrij. <sup>2)</sup> Zweedsche en Deensche off. <sup>3)</sup> 48 uur later 2000 M. jachtgalop over het ijs. De meeste paarden hadden scherp beslag. <sup>4)</sup> Over de Jura. <sup>5)</sup> De laatste 27,5 KM. in 1 uur afgelegd. <sup>6)</sup> Grootendeels cross-country. Het zelf- de paard van N <sup>o</sup> . 108. 4 dagen, 3 voor den rit en 1 voor conditie- beoordeeling.
Stockholm <sup>3)</sup>	70	—	2	43½	21	20	1	zeer goed	—	
Sursee	100	—	10 à 12	45	25	25	—	zeer goed	—	
Bazel <sup>4)</sup>	68 <sup>5)</sup>	—	3	—	—	—	—	—	—	
	55	—	4	7	—	—	—	—	—	
Aix-les-Bains	65	—	2	39	47	24	23	uitmuntend	4	
	51	—	5	46	—	—	—	—	—	

## Afstandsritten en Raids,

DOOR J. C. STEENKAMP, *Kapitein der Artillerie.*

(Vervolg van blz. 175.)

### *Verpleging.*

Natuurlijk zal het herhaaldelijk voorkomen, dat men, rust houdende, geen gelegenheid heeft zijn paard te voeren, niet eens altijd het te drinken. Het moet dus gewend worden aan deze ontberingen. Ook zal men in een vreemd land niet altijd *haver* of *hooi* kunnen krijgen, om van de qualiteit nog niet te spreken, doch dikwijls alleen *brood*, *meel*, *wortelen*, *knollen*, *klaver* of ander *groen voeder*.

Enkelen wennen hunne paarden aan andere voedsels. Zoo gaf Ritm. v. REITZENSTEIN zijn paard nu en dan brood, gebakken van *gebroken haver*, *mais* en *eieren*, en nam hij op den rit zelfs een „*eiserne Bestand*” van 2 pond mede. Hij gaf *Lippspringe* zijn laatste stuk in *cognac* gedrenkt op 20 KM. van het eindpunt.

*Minerva* van Luit. HÖFER was verzot op *bier* en dit gaf hij haar overal, waar daartoe gelegenheid bestond, soms tot 2 L. toe!

### *Rations.*

Gedurende het entrainement wordt het ration geleidelijk vermeerderd. Beginnende met 6 KG. *haver*, bereikte Luit. CARP tegen het einde der training 12 KG. en  $2\frac{1}{2}$  KG. *boonenbrood* met half *hooi*.

Luit. HÖFER gaf zijn paard net zooveel, als het wilde. In 4 of 5 rations per dag soms 25 à 30 L. *haver* <sup>1)</sup>, doch alleen wat *hooi* vóór en ná de *haver*. Hij probeerde ook andere voedsels, zooals *robur* en dergelijke, doch die wilde zijn paard niet eten.

Ritm. v. REITZENSTEIN kwam tot eene dagelijksche hoeveelheid van 20 pond *haver* met de noodige *klaver* en *boonen*.

Luit. BROSIG, die van *Forbach* naar *Glatz* reed, een afstand van 1116 KM., voerde aan het eind 16 à 18 pond *haver* en, behalve *hooi*, ook meermalen *knollen*, *kommiesbrood* en *klaver*. Gedachtig aan het Duitsche spreekwoord:

<sup>1)</sup> 1 L. *haver* weegt gemiddeld 0,48 à 0,50 KG.

„Das Morgenfutter geht in den Dung,  
Das Abendfutter in den Sprung”,

gaf hij 's avonds steeds het grootste gedeelte, zooals dit trouwens wel door de meesten zal worden gedaan. Hoewel *infanterist*, ging deze officier toch zeer systematisch en met veel oordeel te werk en verscheidene zijner opmerkingen zijn zeer juist. Zoo zegt hij o. a.:

„Ten einde den eetlust aan te wakkeren, gaf ik niet al het voer in „eens, doch telkens eene nieuwe hoeveelheid, als de krib ledig was. Er „wordt dan minder mede geknoeid, de haver wordt beter gekauwd en „de paarden schijnen het prettiger te vinden. Het smaakt den mensch „ook minder goed, als hij van een overvol bord eet! Er komt dan nog „bij, dat bij een zeer volle krib het voer warm wordt geblazen en „enkele paarden, zelfs al hebben zij honger, lusten het dan niet meer.”

Ritm. SPIELBERG gaf als gewoon ration 12 *pond haver* en *veel hooi*. Gedurende de training vermeerderde hij de haver tot 20 *pond* en verminderde het hooi langzamerhand, tot hij eindelijk niets meer gaf. Krachtvoedsels gaf hij niet, doch dagelijks wende hij het paard aan *maïs* en gaf hiervan 1 à 2 *pond*, alsmede wat *gras* om den eetlust aan te wakkeren. Op den tocht liet hij overal *grazen*, waar daarvoor gelegenheid was. Het paard werd vóór en na den rit gewogen en bleek in de 12 dagen slechts 48,5 KG. afgevallen te zijn, niettegenstaande den hoogst moeilijken rit over den St. Gothard, door sneeuw en ijs, gevolgd door de gloeiende hitte van Italië.

*Mascotte* van Luit. Jhr. GODIN DE BEAUFORT at in 5 rations 10 KG. haver, 1 KG. *melasse* en de gewone hoeveelheid *hooi*.

De raid *Brussel—Ostendé* heeft om zoo te zeggen tot *officieele reclame* gediend voor de invoering van *suiker* als voedingsmiddel van het paard.

Sedert heeft suiker, vooral in den vorm van *melasse*, een bijprodukt van de suikerfabricage, zijn weg gevonden en er is haast geen jacht-, dienst- of ren-stal, die thans niet *melasse* of *suiker* bij de training gebruikt.

In den raid *Parijs—Deauville* b.v. maakten alle concurrenten *zonder uitzondering* ervan gebruik, evenzoo in dien *Lyon—Vichy* in 1904 en *Upsala—Stockholm* in 1905. In de beide laatste raids viel van de 22 resp. 21 deelnemende paarden slechts één paard als offer van de groote inspanning en in Zweden hierdoor, dat de eerste 35 KM. in 1 uur 4 minuten waren afgelegd! Geen gering record dus. *Melasse* is goedkoper, doch *bruine suiker* heeft een grooter suikergehalte en bevat minder zouten. *Melasse* kan men bezwaarlijk meer dan 2 KG. doch suiker 3 à 3,5 KG. per dag geven, zonder gevaar voor te groote laxeerende werking. Een bezwaar alleen is, dat het in den zomer verbazend veel vliegen in den stal trekt.

De voeding met suiker is ongetwijfeld eene zeer goede voor trainingsdoeleinden en speciaal voor raids. Proefondervindelijk schijnt bewezen te zijn, dat het gebruik de energie der spieren en het uithoudingsver-

mogen doet toenemen. Zeker is het, dat het de paarden in uitstekende conditie houdt, speciaal ook wat het uiterlijk betreft. <sup>1)</sup>

Ritm. DE CHAMPSAVIN gaf zijn paard *Jobourg* als maximum 7 K.G. *haver* gedurende het entrainement en *hooi ad libitum*. Hij oordeelde, dat dit ration ruim voldoende was, en de uitslag van den raid Lyon—Aix-les-Bains heeft hem niet teleurgesteld, daar hij in prachtige conditie won.

Eindelijk zij men indachtig, dat bij een afstandsrit de inwendige organen zooveel mogelijk gespaard moeten worden. Zijn zij eenmaal door bovenmatige inspanning of andere invloeden aangegrepen, en is het paard inwendig verhit, dan is er geruimen tijd noodig, eer zij tot rust gekomen, afgekoeld zijn en het paard voeder mag gebruiken. Te vroeg voeren, kan dan licht koliek veroorzaken en den dood ten gevolge hebben.

#### *Drenken.*

Zooveel mogelijk laat men het paard, als het lust heeft, drinken, doch liefst geen koud, maar z.g. verslagen water en over de stang, vooral bij gulzige dieren. Toch schrijft Ritm. SPIELBERG:

„Ik liet mijn paard drinken, waar ik kon, en steeds water, dat *zoo „koud mogelijk* was! Eene slechte uitwerking heb ik er niet van onder„vonden. Bij het voeren gaf ik na eenige minuten weder water, doch „met meel er door; het wisselde dan zeer listig eten en drinken met „elkaar af.”

*Meelwater* of *meel drank* is ook zeer geschikt. Het paard gewent op deze wijze gemakkelijk aan alle soorten van water.

#### *Behandeling.*

Dat het zaak is, het geëntreineerd wordende paard zelf te rijden, spreekt vanzelf. Evenzeer en vooral bij lastige paarden is het gewenscht, dat men zoo mogelijk het zelf poetse en opzadele en bij tehuiskomst natuurlijk droogwrijve en de beenen masseere.

Dit laatste vooral is van gewicht; onverschillig of men er kamfer-spiritus of eenig ander middel bij gebruikt, dienen de beenen, na het masseeren, gebandageerd te worden. Men kan hiervoor de gewone dan wel de *Priesnitzsche* methode volgen. Aanbevolen wordt, na het afnemen der bandages, als de laatste methode is toegepast, de beenen met koud water af te wasschen. Het is voldoende, als de bandages er 3 à 4 uur omzitten. Vooral als men een grooten rit wil maken zonder helper — waarover later — is de eigen behandeling van het paard van het meeste gewicht. Men wint dan spoedig het vertrouwen en leert het in korten tijd beter kennen dan anders in jaren. Enkelen bevelen banda-

<sup>1)</sup> Van de schrijvers van naam, verklaart alleen Kolonel SPOHR zich als tegenstander van de suikervoeding (alimentation sucrée). In het Militär Wochenblatt N<sup>o</sup>. 58 van 1905 geeft hij daarvoor zijne redenen op. De practijk bewijst echter tot heden het tegendeel.

ges ook gedurende den rit aan of anders het gebruik van z.g. „Sehnen-schoner”, „Gamaschen” of „Sinewsockets”. Ritm. SPIELBERG zegt hierover:

„Ik geloof, dat ik goed deed bandages aan te leggen, want de peezen „worden meer gespaard en zijn nu zelfs beter dan vóór den rit, het „geen ook gedeeltelijk aan de behandeling met „Fluid” en Priesnitzsche „omslagen moet toegeschreven worden. Hoe moede ik ook was, nimmer „verzuimde ik de massage aan de vier beenen en de wateromslagen.”

„Het traineeren wordt dan”, zegt Luit. BROSIG, die het systematisch zelf ook deed, „geen mechanische arbeid, maar een denk- en gevoelszaak.”

Men dient voorts het paard te gewinnen *los naast den ruiter te loopen*, vooral bij nachritten is dit van bijzonder groot nut en gemak.

In de keuze van een stal om te rusten, zij men niet te kieskeurig. Op den tocht zelf zal men dikwijls genoeg het slechtste voor lief moeten nemen.

Goed is het ook, het paard te wennen *alleen te staan*, opdat het zooveel mogelijk rust geniete, zich niet met andere paarden bemoeie en door deze niet gehinderd worde.

#### *Proefritten.*

Is men een eind met de training gevorderd, dan dient men nu en dan een *proefrit* te maken. Deze moet langer zijn dan de dagelijksche arbeid en b.v. de helft hoogstens van den afstandsrit bedragen, altijd wanneer deze niet van al te groote uitgebreidheid is. Zulk een rit geeft eene zekere *basis*, waarnaar men de *indeeling* van den afstandsrit kan *regelen*. Hij is bovendien uitstekend om het paard grondig te leeren kennen en dit is gewenscht om, als het er op aan komt, het beste te kunnen presteeren.

De Oostenrijksche deelnemers aan den Weenerrit maakten er bijna allen een van ongeveer 100 KM. binnen 24 uur.

Luit. HÖFER maakte eenige proefritten van 120 KM. in ruim 9 uur zonder rust.

Ritm. v. REITZENSTEIN een van 250 KM. met eene lange rust in 19 uur, de weg liep gedeeltelijk door bergland.

Luit. Jhr. GODIN DE BEAUFORT maakte *geen* proefrit. Hij beschouwde den raid Brussel—Ostende, dien hij met het zelfde paard had medege-maakt, als zoodanig en zegt, dat hij geen „trial” noodig achtte.

Ten slotte halen wij nog het gezegde aan van den bekenden Duitschen ruiter-generaal VON ROSENBERG:

„*Ein dressirter Esel schlägt jedes nicht trainirte Pferd!*”

Het aantal niet getraineerde paarden, dat in den Weenerrit niet aankwam of den rit moest opgeven, was dan ook legio.

#### TRAINING VAN DEN RUITER.

Wij kunnen de voorbereiding van den ruiter in tweeën splitsen\* en onderscheiden de *rij-conditie* en de *loop-conditie*.

*Rijconditie.* In het algemeen is een afstandsrit voor den ruiter lang niet zoo inspannend als voor het paard. Zelfs bij de zwaarste ritten kwamen de ruiters weliswaar zeer vermoeid aan, doch geen gevallen zijn bekend, waarin de ruiter het tegen het paard heeft moeten afleggen. Wie dagelijks eenige paarden *rijdt*, dat wil dus zeggen niet alleen *er op zit*, is al in vrij goede rijconditie. Door entraineeren met het paard wordt die dan nog verbeterd. Toch behoort de afstandsruiter te beschikken over eene uitstekende *gezondheid, routine, ausdauer, zelf-beheersching* en *energie* en — niet te vergeten — *veine* en zelfs geen klein beetje!

*Loopconditie.* Van veel grooter gewicht is de *loop-conditie*, omdat de ruiter zijn paard zoo aanzienlijk kan verlichten door gedeelten van den weg, vooral bij hellingen, er naast te loopen, hetzij in den *gewonen pas*, dan wel wat nog beter is, in den *looppas*.

*Voetmarschen* zijn daarom zeer aan te bevelen. Enkelen hebben de voorbereiding voor zichzelf tot eene regelmatige looptraining uitgebreid en waren op het laatst in staat, aanzienlijke afstanden in draf naast hun paard af te leggen.

Luit. HÖFER b.v. begon eenige dagen looppasreprises van 5 à 10 minuten te maken en klom langzamerhand tot 15, 20, 30 enz. op, tot dat hij eindelijk 90 minuten zonder rust in dien gang kon afleggen. De langste looppasreprise, die hij maakte, was 30 KM. in 3 uur 15 minuten, zonder rust, doch met stappen er tusschen. De langste duurloop was 120 KM. in 14 uur met eene rust van 3 uur. Gemiddeld liep hij 9 à 10 KM. per uur en in het geheel bedroeg zijn looptraining 700 KM. in 90 uur, alles voorbereiding voor den Weenerrit.

Ritm. v. REITZENSTEIN oefende zich ook in het loopen en maakte een *proefloop* van *Potsdam* naar *Berlijn*, een afstand van  $3\frac{1}{2}$  Duitse Mijl in 4 uur 45 minuten met het tempo van 2 KM. gewone en 1 KM. looppas.

Luit. BROSIG heeft zich noch door eene zweetkuur, noch door loopoefeningen getraineed. Hij vond, dat het rijden van 3 paarden per dag en het zelf geheel behandelen van zijn paard eene voldoende voorbereiding was.

Ritm. SPIELBERG at gedurende zijn training weinig aardappelen en brood en dronk niets gedurende het eten, ten einde een voldoende weerstandsvermogen te behouden en niet aan gewicht te verliezen.

Luit. Jhr. GODIN DE BEAUFORT, onze beste afstandsruiter, die op het moment ook de *recordhouder* is *van den mooiste afstandsrit*, 1225 KM. binnen 10 dagen, schrijft hierover in zijn verslag het volgende:

„Het was mij opgevallen, dat in den *Raid Brussel—Ostende* de „meeste ruiters in zeer slechte conditie aan het einddoel gekomen „waren. Velen van hen waren zóó vermoeid, dat zij door hun slechte „houding hunne paarden hinderden.

„De ruiter moet steeds trachten zooveel mogelijk de vermoeienissen, „die zijn paard te verduren heeft, op zichzelf te schuiven, zonder dat „zij maken, dat hij het paard hindert.

„De training van den ruiter vereischt daarom de hoogste zorg. Voor „den raid *Brussel—Ostende* had ik mij vooral op adem gebracht door „stelselmatig zwemmen tegen den stroom in; voor den afstandsrit „*Amsterdam—Weenen* moest ik, omdat de zweminrichtingen gesloten „waren, mijn toevlucht nemen tot de training door middel van looppas „en versnelden pas.

„De looptraining had steeds naast mijn paard plaats om ons aan „elkander te gewennen.

„In het eind van de training liep ik met reprises van 3 KM. in draf „naast mijn paard, zonder maar eenigszins in mijne ademhaling ge- „stoord te worden.

„Voor den looppas paste ik de Engelsche methode toe; deze bestaat „hierin, dat de looper het hoofd in den nek legt, de borst vooruit „en de ellebogen zoover mogelijk achterwaarts brengt, de vuisten „voor de borst en kleine, snelle maar verheven passen maakt. Verder „oefende ik mij, dat ik 3 uur in voormelden pas kon loopen. Bovendien „deed ik zeer veel aan gymnastiek en schermen, daar mij uit vroegere „proeven gebleken was, dat een persoon, die gymnastisch ontwikkeld „is, veel minder last heeft van stijfheid na zware lichamelijke inspan- „ning. Verder reed ik, behalve mijn paard in training, nog 2 paarden „buiten mijn dienstpaard, zoodat ik van 's morgens 5 tot 's avonds 7 „in touw was. Verder dronk ik geen spiritualiën, at geen meelspijzen, „onthield mij van rooken en van drinken bij den maaltijd”.<sup>1)</sup>

Hier zij nog aangestipt, dat anderen aanbevelen om bij het in loop- pas naast het paard gaan, met de rechterhand een vlok manen vast te houden, waardoor men een aanmerkelijken steun heeft, vooral bij het op- en afdraven van hellingen.

#### BESLAG.

Een goed beslag is van het meeste gewicht, want de afslijting is enorm, zooals uit enkele voorbeelden zal blijken.

Daar afstandsritten hoogst zelden des winters worden gereden, zullen wij ons hoofdzakelijk tot het *zomerbeslag* bepalen. Mocht het voorkomen, dan kiest men natuurlijk een beslag met *insteek-* of *schroefkalkoenen* of zoogenaamde H kalkoenen (patent Neuss), die lang scherp blijven.

Tegen het ballen van sneeuw is *Huflederkitt* het beste middel. Verschillende gebruikelijke *zolen* zijn niet bepaald af te keuren, indien zij slechts aan het ijzer verbonden zijn; losse *stroozolen* e. d. verliest men in den regel.

<sup>1)</sup> Hier mag niet onvermeld blijven, dat Luit. Jhr. GODIN DE BEAUFORT, ondanks het feit dat hij in korten tijd tot tweemaal toe de eer van Nederland in het buitenland hoog hield, eerst geruimen tijd daarna in plaats van eene bijzondere onderscheiding, zooals ieder gedacht had, zich met eene tevredenheidsbetuiging in het *Receuil Militair* moest tevreden stellen.

Als het schieten, schermen of zoo iets betreft, is men gewoonlijk heel wat guller.



Wordt men door sneeuw overvallen, dan is het *insmeren* met *zeep*, mits dikwijls herhaald, het eenige bruikbare hulpmiddel.

In principe doet men den rit met een *nieuw beslag*, dat een paar dagen voor den afmarsch is ondergelegd. Het onderweg beslaan moet men trachten te voorkomen, want het veroorzaakt dikwijls een onnoodig tijdverlies.

Bij voorkeur gebruikt men *stalen ijzers* of gewone ijzers met *ingelaten stalen stukken* in het toongedeelte. Stalen ijzers houden zich uitstekend, maar hebben het nadeel, dat zij zeer glad worden. Daarentegen hebben ijzers met ingelaten stukken veel kans op doorbreken op de verbindingsplaats, als zij een eind afgesleten zijn.

Zeer goed zijn herhaaldelijk *fjnkorrelijzers* bevallen, die voldoende hard en niet zoo glad als stalen zijn.

Alle andere middelen ter beschutting van de zool zijn in principe te verwerpen. Omdat zij deze in nadere aanraking brengen met den bodem, versterken zij dus den druk op de zool en bewerken het tegendeel, van wat men er mede beoogt. Bij hoeven met dunne, gevoelige of gladde zolen, is het gebruik zelfs gevaarlijk. In elk geval hebben zij eene sterkere verhitting van den hoof ten gevolge. Aanbevelenswaardig zijn *breede ijzers* met aan de binnenzijde *sterk afhellende randen* en *verdikte takken*. Of men kalkoentjes moet nemen, hangt van den weg en den hoofvorm af. Kalkoentjes verhinderen op gladde of glibberige wegen het uitglijden, maar hebben het nadeel, dat de drachten meer te lijden hebben.

Bij het besnijden van den hoof moet rekening worden gehouden met de gelijkmatigst mogelijke belasting. Bij achterijzers komen de nadeelen van kalkoenen minder uit. Bij de voorijzers kan men tegen het uitglijden den onderkant van het ijzer dakvormig smeden en de nagelkoppen laten uitsteken — zoolang het duurt n.l.!

Ritm. v. REITZENSTEIN gebruikte onder het entrainement ijzers met lederen zolen. Het bleek na eenigen tijd, dat zand en steentjes tusschen hoof- en lederzool waren geraakt, die dus een druk uitoefenden.

Hij nam toen gewoon beslag van *fjnkorrelijzer*, dat eene korrelige breuk heeft en weinig slijt. Dit heeft zich *uitstekend* gehouden. De achterijzers hadden alleen véél meer geleden dan de voorijzers, vermoedelijk door het naslepen van de achterhand, toen het paard moe werd.

Luit. HÖFER gebruikte bij de training normaal beslag van week smeedijzer, dat zich goed hield, vermoedelijk door de goede gangen van zijn paard. Voor den afstandsrit liet hij zijn paard beslaan met goede *smeedijzeren strijkijzers* met *dwarsgroeven* en *kalkoentjes* en *staalplaatjes in den toon*. Tegen het indringen van steentjes, enz. *verkitte* hij de zool, van den straal tot het ijzer, met *kneedbaar guttapercha*. Dit middel hield zich *uitstekend*, en bleef zóó goed, dat het er in Berlijn niet uit te krijgen was en eerst bij het volgende beslag er uit gesneden kon worden. Het gaf het ijzer een goed „houvast” en aan de hoeven

eene elastische onderlaag. Hij beveelt *deze methode* voor groote ritten *ten zeerste aan*.

Luit. BROSIG gebruikte, op raad van Ritm. v. REITZENSTEIN, *ijzers* met *smalle, verdikte takken*, die *zéér goed* bevallen zijn.

Ritm. SPIELBERG nam *stalen ijzers*, waarvan er een brak en vervangen moest worden onderweg, de overige hielden zich tot in Rome goed en braken eerst bij het afnemen, wegens de afslijting aan den toon vóór. Hij had ook „Huffederkitteinlagen” gebruikt, doch deze gingen onderweg alle verloren. Zij zijn *duur* en zijn *niet gemakkelijk aan te brengen*, bij gladde straten veroorzaken zij veel *uitglijden*, doch *voorkomen verwonding* van de zool, *sparen* door hun veerkracht op harde wegen de *hoeven* en *vermindere*n eenigszins de *slijting van het ijzer*.

Luit. JHR. GODIN DE BEAUFORT gebruikte *voorijzers* van *fijnkorrelijzer* met *staalinlage* in den toon en *vaste kalkoentjes* van 5 mM., alsmede *achterijzers* van *staal* met de zelfde *kalkoentjes*. Daar hij rekende 2 beslagen noodig te hebben om in *Weenen* te komen, nam hij bovendien een stel *voorijzers* mede van *Oostenrijksch model*, die in de bergen goede diensten bewezen. Deze hebben *staalinlage* in den toon, in het verzengedeelte van de takken *diepe wafelvormige inkepingen* tegen het uitglijden en *verdikte takken*; zij zijn echter *zeer zwaar*. De *achterijzers* waren als van het eerstgenoemde beslag. Voorts nam hij nog een *reserve winterbeslag* mede bij de bagage, voor het geval dat er sneeuw mocht liggen. Dit kwam hem zeer te stade, want te *Ems* was *het beslag reeds volkomen op!* Het *staal* hield zich *prachtig*; hoewel de *ijzers* zoo dun als dubbeltjes waren, braken zij niet. Wel waren zij glad, doch de *inkepingen* en *kalkoenen* kwamen hieraan tegemoet.

#### KLEEDING EN UITRUSTING.

##### *Uitrusting van het paard.*

Een *goed passend zadel* is het voornaamste, waarop men letten moet; het moet eene ruime kamer hebben met behoorlijke schoftvrijheid, zoodat de lucht er goed door kan stroomen.

Goede *zadeldekjes* zijn er in soorten; *lederen* worden veel aanbevolen, doch ook *viltdekjes*. Kolonel SPOHR, de bekende Duitsche schrijver, beveelt bijzonder aan een *walruslederen dekje*, voorzien van 3 à 5 *milimeter groote gaatjes*, die van onderen naar boven over de geheele oppervlakte zijn aangebracht met onderlingen afstand van 1 cM. Voor *niet te lange ritten* acht hij een *zadeldek* eigenlijk *overbodig*. *Dunne* geven het voordeel, dat men dicht op het paard zit. Ritm. SPIELBERG gebruikte een *dik vilten dek*, dat *vastgegespt* was aan het *zadel*. Open afzadelen ging daardoor vlug en drukking kwam niet voor, omdat het door zijn elasticiteit den rug spaarde. Een *voortuig* is, vooral bij geaccidenteerd terrein, bepaald onmisbaar om het naar achter schuiven van het zadel op hellingen te voorkomen.

Een *hoofdstel met stang* is het meest aanbevelenswaardig. Het ge-

bruik van de *trens alleen* is af te raden, omdat bij ingetreden vermoeidheid de paarden sterk op de hand gaan leunen. Alleen op de stang, zoo men wil op een *pelham* desnoods, is het mogelijk een vermoeid paard zóó in elkaar te blijven rijden, dat het behoorlijk op oneffen wegen blijft gaan. Practisch is het, een hoofdstel te kiezen, dat *licht* is en van zoodanig model, dat *trens* en *stang* in een oogwenk *uitgehaakt* kunnen worden, en dat *tevens stalhalster* is. Er bestaan verschillende modellen van. Omtrent het gebruik van *bandages* is reeds gesproken, doch de meesten keuren dit af. Onderweg komt er stof en vuil tusschen, zij worden vochtig en later hard en kunnen daardoor ontstekingen doen ontstaan. Tegen *strijken* gebruike men liefst *gewone wollen strijklappen*, desverkiezende aan den binnenkant met leder benaaid.

Ziehier de uitrusting van enkele afstandsruiters.

Ritm. v. REITZENSTEIN koos een *licht stegenzadel zonder dekje* met stijgbeugels van aluminium. De rug wordt hierdoor minder verhit en de lucht kan door de kamer strijken. De rechterbeugel was van eene inrichting voorzien om een *lantaarn* aan te bevestigen. De trede was daartoe rechthoekig naar voren verlengd met een tap, waarop de lantaarn geschoven werd. Het licht werd hierdoor voor het paard uitgeworpen. De lantaarn zelf was eene gewone rijwiellantaarn met veer, waardoor de stoot bij het rijden gebroken werd en het licht rustig bleef schijnen. *Stijgbeugellantaarns* hebben het nadeel, dat de beugel waaraan zij bevestigd zijn, op den duur zeer warm wordt, hetgeen voor den ruiter zeer hinderlijk is.

Als *hoofdstel* gebruikte hij een *gewonen veldhalster*, waaraan de *trens* met een mousquetonhaak was bevestigd. Aan de bakstukken waren twee omgebogen haken, waarin de *stang* hing. In één greep waren *stang* en *gebit* los en kon zonder tijdverlies gevoerd en gedrenkt worden.

Aan het zadel bevonden zich vooraan een stel *paktasschen* en achteraan aan elken kant een *hoefijzertasch*. In de paktasschen bevonden zich: 2 pond *brood*, 1 fleschje *cognac*, 1 fleschje *jodoformcolodium*, wat *Karlsbaderzout* en *salicyl watten*, 1 *verbandpakje*, wat *talg* en wat *salicylpoeder*. Het *Karlsbaderzout* moest dienen ter bespoediging van de spijsvertering. In de *hoefijzertassen* zaten: 1 *reserve vóór- en achterijzer* van aluminium met *nagels*, *schroefkalkoenen*, kleine *hamer*, *nijptang*, *schroef sleutel* en twee *stroozolen*.

Gedurende den tweeden nacht verloor zijn paard een achterijzer, dat hij in 10 minuten tijd kon vervangen.

Bovenop het linker *hoefijzertaschje* was eene *spons* bevestigd voor het schoonmaken van neusgaten, enz. Rechts vooraan hingen zijn sporen. De achterbeenen waren van *strijklappen* voorzien, aan den binnenkant met leder bekleed.

Luit. HÖFER gebruikte een hoogst eenvoudig hoofdstel met een dunnen *tounhalster*, een klein licht bokzadel met riemen tot bevestiging van de sabel. Op de beugeltreden waren *dikke viltshijven* bevestigd tegen het hinderlijke „voetzoolbranden”, waarvan men bij lange ritten dik-

wijls veel last kan hebben. Bovendien nam hij een paar knielappen mede, die hij bij het loopen aandeed, om bij eventueel struikelen 's nachts beschadiging van het paard te voorkomen. Zadelasschen en andere zaken achtte hij ballast, doch hij erkent, dat hij zich hierin vergist heeft.

Luit. BROSIG gebruikte op zijn langen tocht een hoofdstel met *pelham*, *veldhalster*, *viltdek*, *licht Engelsch zadel* met *opgerolden mantel* en twee *zadeltasschen*.

Hierin bevonden zich: een *roskam*, eene *spons*, vier *linnen-* en vier *wollen bandages*, een *hoevenkrabber* met kleinen ijzeren *hamer*, een doosje *salicylvet* en een fleschje *jodoformcollodium*.

Ritm. SPIELBERG gebruikte een *gewoon hoofdstel* met lederen *longe*, bevestigd aan een *schroefoog*, dat gemakkelijk in boomen, païen, enz. geschroefd kan worden om het paard aan vast te zetten. Een *gewoon Engelsch zadel* met een dik *vierkant viltdek*, waarop rechts eene *kaarten-* en links eene *hoefijzertasch* van zwart leder *genaaid* waren. In de laatste bevonden zich een *vóór-* en een *achterijzer*, 36 *nagels* en 8 *schroefkalkoenen*.

In de kaartentasch *kaarten* en een *sneeuwschoen* voor het paard.

Hiervan waren er vier, bestaande uit licht gummi, dat tot over de koot kwam, waarom zij met gespen werden bevestigd, en eene zeer breede, ronde viltzool, die het inzinken in de sneeuw verhinderde. Hij heeft hiervan zeer veel nut gehad, toen zijn weg over de Alpen door eene lawine versperd was. Voor aan het zadel twee *paktasschen* en *veldflesch* met *beker*. In de paktasschen bevonden zich: *waschgerij*; eene *kleine apotheek*, bevattende chinine, verband, maagdruppels en bruispoeder; wat *chocolade*; *naaigerij*; *schoen-* en *kleederborstel*; *roskam*; *Karlsbaderzout*; *jodoform*; *lysol*; *watten*; 2 *linnen windsels*; 2 *sneeuwschoenen* en een *thermometer*. Vermoedelijk was dit een koortsthermometer, die en voor den ruiter en voor het paard van nut kon zijn.<sup>1)</sup>

De vierde sneeuwschoen hing buiten op den linker paktasch. Achter op het zadel op den lepel een mantelzak van waterdichte grauwe stof, waarin een *mantel*, een *hemd*, een *borstrok*, een *onderbroek*, een paar *sokken*, twee *boorden* en twee *zakdoeken*. Aan elken kant nog een knielap, de beugels waren belegd met *lederzolen*. Zelf droeg hij een fotografietoestel in een der zakken, zoodat het gewicht der geheele uitrusting niet minder dan 23,5 KG. bedroeg. Zijn eigen gewicht 75,5 KG. bedragende, was „Cherry”, de volbloed merrie, die de 1360 KM. zoo krانىg aflegde, met 99 KG. belast.

Luit. HEYL had een *Engelsch zadel* met *dun vilten dekje*, rechts eene *kaartentasch*, links eene *beslagtash* met 4 stalen ijzers, *tang*, *hamer*

<sup>1)</sup> In den raid *Lyon-Vichy 1904* werd bij aankomst de lichaamstemperatuur der paarden opgenomen, bij 2 hunner bedroeg deze meer dan 40°. Een daarvan kwam door massage en het gebruik van lauwwarm suikerwater op zijn verhaal, het andere bezweek den volgenden dag aan longontsteking.

en *nagels*. Een *gewoon hoofdstel* met mousquetonhaak links voor het uithaken van stang en trens, een *halster* met riem, een *Ever-readylantaarn*, een *voortuig* en *bandages*.

Luit. Jhr. GODIN DE BEAUFORT gebruikte een *Engelsch steeple chase zadel* met *viltten dek*, een *hoofdstel tevens veldhalster* van linnen met eene *trens* en twee *dikke linnen teugels*, alles zoo *licht* en *sterk* mogelijk. Behalve een z.g. „*tablier de chasse*”, een *dunnen regenmantel* en een *wandelrijstok* had hij niets bij zich dan in een zijner zakken 12 *nagels*, een *hoevenkrabber* en een *zakmes*.

Bij zeer koud weder is door enkelen een „*neusbeschutter*” met succes toegepast. Deze bestond, evenals een te gelijker tijd toegepast stel „*knielappen*”, uit *wasdoek*, dat eenigszins gemodelleerd aan den neusriem en voor de knieën bevestigd werd. Vooral bij het rijden tegen wind en regen in, beschutten zij neus en knieën tegen koude en natheid. Om hun lichtheid en practisch nut zijn zij zeer aanbevelenswaardig.

Dit is ook het geval met een lederen *halsterriem*, die veel steviger en gemakkelijker is dan eene *longe* en het best, gewoon om den hals geslagen en met een aan het einde bevestigden musquetonhaak weder in een ring gehaakt, wordt medegevoerd.

In Zweden wordt bij winter-afstandsritten *stroo om de beugels* gewonden, tegen het bekomen van koude voeten. Het gebruik van *lederen* of *viltten schijfjes* op de trede van den beugel kan ten allen tijde worden aanbevolen, en helpt uitstekend, zoowel tegen voetzoolbranden als tegen koude voeten.

Men ziet hieruit, dat de opvattingen nog al ver uiteenloopen. Wij resumeeren er uit, dat men het beste doet, *niet méér* mede te nemen, *dan strict noodzakelijk* is, ten einde het paard zoo min mogelijk te belasten.

#### *Kleeding en uitrusting van den ruiter.*

Is men niet genoodzaakt in uniform te rijden, dan kieze men een *stevig licht pak* met *veel zakken*, eene *goed passende rijbroek*, z. g. „*knickerbocker*”, *viltten* of *lederen beenstukken* of *leggings*, *schoenen* met *zware zolen* en *licht bovenwerk*, een *sportpet* of *strooien hoed*, afhankelijk van het klimaat en het jaargetijde, een *rijwandelstok*, *licht* en *zacht ondergoed* en een *lichten caoutchouc regenmantel*, die te paard zittende, tot ruim over de knie rijkt. Voorts *hoevenkrabber*, *zakmes*, liefst met holpijp er in, *horloge*, bij voorkeur in een *armband* of anders op het kopstuk van het hoofdstel bevestigd, *kaarten*, voor zoover noodig, bij nachtritten eene *goede lantaarn*, waarbij niet te vergeten de noodige *lucifers* of eene *tondeldoos*, en wat men meent niet te kunnen missen, zooals *geld* (ook buitenlandsch c.g.) *kompas*, *reispassen* e.d.; *karwats* en *sporen* vonden bijna alle ruiters *overtollige zaken*, men late deze dus achterwege.

Om den gemakten tijd in het tempo *gemakkelijk* te kunnen controleeren, wordt aanbevolen *zijn horloge bij het vertrek op 12 uur te*

zetten. Vooral bij *raids*, kan men dan tevens onmiddellijk zien, *hoe lang* men gereden heeft.

#### Kaarten.

Natuurlijk is het zaak, als men te voren geen gelegenheid gehad heeft den weg te verkennen, dien op de *kaart* goed te *bestudeeren*. De weg *Brussel—Ostende* werd door alle deelnemers b.v. eerst *per auto-mobiel* afgelegd! Bij groote ritten neemt men in principe de noodige *kaarten* mede. Gemakkelijk is ook eene *lange rol*, waarop men den weg heeft afgeteekend, met de verschillende *afstanden* der plaatsen in KM. er tusschen en b.v. in rooden inkt de *hoogtecijfers*. Ritm. v. REITZEN-STEIN had hiervan veel nut, zijn voorbeeld werd door meerdere afstandsruiters nagevolgd.

#### RITTEN MET OF ZONDER NACHTRUST.

Het is duidelijk, dat men bij een rit van één dag hoogstens, waarna verschillende rustdagen volgen, van een paard veel meer vergen kan dan bij een tocht, die eenige dagen duurt. In elk geval moet de ruiter van te voren beslissen, of hij den rit met of zonder nacht- of stalrust maken zal. Is het noodig om zoo snel mogelijk ter plaatse te komen, dan zal hij slechts nachtrust houden, als hij geen kans ziet zijn doel zonder rust te bereiken; een langdurig oponthoud toch is nooit meer in te halen.

##### a. Ritten zonder nachtrust.

Wij komen hier eigenlijk tot eene beschouwing over de *raids*. Elke *raid* moet, bij het geringste krachtverbruik, de grootst mogelijke snelheid beoogen. Waar het om snelheid te doen is, moet elk oponthoud door grooter krachtverbruik worden ingehaald. Als stelregel neemt men dus aan:

*Elk noodig oponthoud zooveel mogelijk te beperken, elk onnoodig oponthoud angstvallig te vermijden.*

#### Rusten.

Van langdurige nacht- of stalrust kan hierbij dus geen sprake zijn, doch enkele rusten onderweg, om het paard te laten stallen, te voeren en minstens om te drinken, zijn onmisbaar.

De laatste raid heeft zelfs geleerd, dat men beter doet enkele, zij het korte, rusten te houden, dan in het geheel geene en gedurende dien tijd door te stappen. Het paard heeft bepaald onderweg gelegenheid noodig eenigszins op zijn verhaal te komen, althans indien de af te leggen weg meer dan 100 KM. bedraagt.

In de rust moet het paard zoo mogelijk *gevoerd*, *gedrenkt* en *behandeld* worden. *Hoe vermoeider* het paard is, *des te korter* moet de *rust* worden gehouden, anders wordt het onderwijl stijf.

#### Voederen.

Voor *spijsvertering* heeft een paard ongeveer *vier uur* noodig en

daar eene ledige maag nadeelig werkt, verdient het aanbeveling *elke vier uur te voederen*. Eene ledige maag scheidt geen maagsap af en zou dus bij gulzig genomen voedsel aanleiding tot inwendige storingen kunnen geven. Men voert meestal, wat men krijgen kan: haver, brood, meeldrank, hooi, suiker, boonen, knollen, wortelen, enz. en kiest hieruit, wat men het beste acht en wat het best verteert. Enkelen voegden er ter bevordering der spijsvertering wel *Karlsbaderzout* bij, doch er zijn paarden, die daarmee hun voer laten staan.

#### *Drenken.*

Men *drenkt* geregeld *vóór het voederen*, omdat een dorstig paard niet eten wil en drinken na het eten slecht is voor de spijsvertering. De maag van het paard is naar verhouding klein, maar heeft eene wijde opening naar het darmkanaal. Drenkt men dus na het voer, dan wordt een groot deel daarvan weggespoeld, dat dan ook niet behoorlijk door de maag verwerkt wordt.

Hoe dikwijls men moet drinken, hangt van het weder en van het paard af. Bij groote hitte is het b.v. elke 2 uur bepaald noodig, maar er zijn ook paarden, die een onleschbaren dorst hebben en steeds kunnen drinken. Bij frisch weder is het daarentegen voldoende, alléén voor het voeren te drinken. Wordt na het drinken doorgereden, dan verdient het aanbeveling eerst 5 à 10 minuten te stappen, tot de ademhaling weder rustig is en men geen flankenslag meer ziet. Men zorge, dat het water *niet koud* zij, liefst *verslagen*, en kieze bij voorkeur *stroomend water*. Bij *koud weder* is eene *laauw warme meeldrank* aan te bevelen.

Over *spiritualiën* verschillen de meeningen, doch dit is zeker, dat op eene opwekkende drank na eenigen tijd eene afmatting volgt. Men doet dus beter *ze niet te geven*, doch ze liever te gebruiken om het *hoofd* en de *slapen mede in te wrijven*. Dit is gebleken een zeer verfrisschend middel te zijn, dat een vermoeid paard bepaald goed doet.

#### *Behandeling.*

De behandeling gedurende de rusten en voederpoozen hangt af van den duur daarvan. Gedurende het voeren moet men het paard natuurlijk zoo min mogelijk storen. Het wordt direct *afgezadeld*, daarna *den rug droog gewreven* liefst met een doek, anders met stroo. Vervolgens wrijft men *rug* en *beenen* met *kamferspiritus*, *brandewijn* of eenig ander „fluidum” en laat het dier *dan rustig eten*, aannemende, dat het vooraf gedronken heeft. In dien tusschentijd zorgt men voor zichzelf. Zijn er meerdere ruiters, dan is het gewenscht, dat er een om beurten bij de paarden blijft. Wil een paard zich *rollen*, dan laat men dit gerust toe, doch men zorge voor rijkelijke paillasse. Deze heeft nog het voordeel, dat de paarden gemakkelijk kunnen stallen. Er zijn er, die dat niet zonder stroo willen of kunnen doen; men zij bij dezulke indachtig, dat de kans om hen over het water te rijden altijd groot is.

Bij groote hitte is het goed de hoeven meermalen af te koelen. Dit geschiedt het gemakkelijkst, door als de gelegenheid zich aanbiedt, het paard in stroomend water te rijden en het te gelijk te laten drinken. Het geheel begieten met water is ook zeer goed en werkt zeer verfrisschend.

*Tijdstip van het jaar.*

Behalve des winters worden afstandsritten en raids het geheele jaar door gemaakt, afhankelijk als zij zijn van allerlei omstandigheden.

Het najaar, waarin de paarden in den regel het best geëntreineerd zijn, verdient de meeste aanbeveling. Bovendien heeft men dan geen last van groote hitte of strenge koude. Men vergelijke ook hieromtrent den bijgevoegden staat.

(Wordt vervolgd.)



## Artilleristische beschouwingen in verband met den zee­strijd in Oost-Azië en de discussiën over de Marinebegrooting voor 1906.

Een der feiten, die wellicht het meest de aandacht hebben getrokken, is de trefzekerheid van het geschut, op groote afstanden, zooals die bij Port Arthur en Tsuschima is gebleken, en die de verwachting van velen verre heeft overtroffen.

Behalve aan de voortreffelijkheid van het moderne materieel, zijn de verkregen uitkomsten ongetwijfeld te danken aan de geoefendheid van de bedieningsmanschappen en eene juiste schatting der afstanden; algemeen wordt daaraan dan ook de meeste lof toegezwaaid. Er is echter eene omstandigheid, waarop, voor zoover ik weet, niet gewezen is, namelijk de betrekkelijk groote trefkans ten gevolge van de groote afmetingen der getroffen schepen, die m. i. eene zwakke zijde van hun gebruik is. Het is deze quaestie, waarop ik de aandacht wensch te vestigen, al kan ik dit, tot mijn leedwezen, slechts op oppervlakkige wijze doen. Er zijn toch bijna negentien jaar verloop, sedert ik den dienst met pensioen verliet, en toen ook tevens ophield mij de vele tijdschriften en andere bescheiden aan te schaffen, noodig om geheel op de hoogte te blijven.

Betreffende de afmetingen, de inrichting, de snelheid en den prijs der moderne schepen en van het nieuwste artilleriematerieel, zoomede de ballistische eigenschappen van dit laatste, vooral wat de trefzekerheid aangaat, ontbreken mij dientengevolge voldoende juiste gegevens, zoodat ik de quaestie dus meer uit een algemeen oogpunt zal moeten behandelen.

Het te treffen schip, als eene schijf beschouwende, komen voor de daarop te verwachten trefkans, in aanmerking de lengte  $L$ , de hoogte boven de waterlijn  $H$ , de breedte  $B$ . Noemen wij nu de 50% spreiding in hoogte  $h$ , die in breedte  $b$  en die in lengte  $l$  en wordt het schip beschoten in eene richting loodrecht op de lengte, dan wordt de totale trefkans uitgedrukt door het product der trefkansen in hoogte, breedte en lengte, die worden afgeleid uit de quotiënten  $q$  van  $\frac{H}{h}$ ,  $\frac{L}{b}$  en  $\frac{B}{l}$  op de wijze, die algemeen gebruikelijk is bij de toepassing der waarschijnlijkheidsrekening. Bij beschieting van eenig schip in de lengterichting bepaalt men de quotiënten  $\frac{H}{h}$ ,  $\frac{B}{b}$  en  $\frac{L}{l}$  en daaruit weder de

trefkansen in hoogte, breedte en lengte, en die op het geheele schip.

Wanneer de juistheid van schot en dus de 50% spreiding gelijk blijft, doch de afmetingen van het doel  $L$ ,  $B$  en  $H$ ,  $n$  maal grooter worden, dan worden ook de bovengenoemde quotiënten  $n$  maal grooter. De trefkans, uit die quotiënten afgeleid, wordt dan ook grooter, doch in mindere mate dan de waarde van  $n$  aangeeft. Is b.v.

$q = \frac{H}{h} = 0,1$  dan is de trefkans 5,38%, voor  $n = 1,5$  is  $q = 0,15$ ,

de trefkans 8,06% of  $\frac{8,06}{5,38} = 1,496$  maal grooter; voor  $n = 2$  vindt

men  $q = 0,2$ , trefkans 10,73 of  $\frac{10,73}{5,38} = 1,994$  maal grooter; voor  $n = 3$

$q = 0,3$ , trefkans 16,04 of 2,981 maal grooter; voor  $n = 4$ ,  $q = 0,4$ ,

trefkans 21,27% of 3,953 maal grooter; voor  $n = 10$ ,  $q = 1$ , trefkans 50% of 9,29 maal grooter.

Is daarentegen de spreiding kleiner en dus de juistheid van schot grooter en b.v.  $q = \frac{H}{h} = 1$ , dan is de trefkans 50%, voor  $n = 1,5$

is  $q = 1,5$ , de trefkans 68,83% of 1,3766 maal grooter; voor  $n = 2$ ,

$q = 2$ , trefkans 82,27% of 1,6454 maal grooter; voor  $q = 3$ , trefkans

95,7% of 1,914 maal grooter; voor  $n = 4$ ,  $q = 4$ , trefkans 99,3% of 1,986 maal grooter.

Vergelijking van deze uitkomsten doet zien, dat bij kleinere spreiding en dus juister schot, de invloed eener vergrooting der afmetingen van het doel betrekkelijk minder sterk zal werken. Dit was te verwachten, omdat bij kleinere waarde der spreiding het geheele getal treffers zich over een kleiner oppervlak verdeelt. Daar de spreiding met den afstand van het doel grooter wordt, zal vergrooting van het doel, het aantal treffers op grooteren afstand meer doen toenemen dan op kleineren afstand het geval is. Voor een kleiner schip is dus een grootere gevechtsafstand voordeeler, dan voor zijn grooteren tegenstander.

Het blijkt tevens, dat in het algemeen eene vergrooting der afmetingen de trefkans in hoogte, breedte en lengte belangrijk verhoogt, schoon in mindere mate dan de vergrooting dier afmetingen bedraagt, en daar de trefkans op het geheele schip gelijk is aan het product der trefkansen in breedte, lengte en hoogte, wordt met het  $n$  maal vergrooten der afmetingen, die trefkans, zooals uit het bovenstaande blijkt, wel niet  $n^3$  maal grooter, maar toch in eene belangrijke, daartoe naderende, mate

Bij beschieting in de lengterichting gebruikt men de quotiënten  $\frac{H}{h}$ ,  $\frac{B}{b}$  en  $\frac{L}{l}$ , bij beschieting loodrecht op de lengte  $\frac{H}{h}$ ,  $\frac{B}{b}$  en  $\frac{L}{l}$ . Nu is in den regel de breedtespreiding het kleinst, de lengtespreiding het grootst, en dus  $\frac{B}{b}$  grooter dan  $\frac{L}{l}$  en evenzoo  $\frac{L}{l}$  grooter dan  $\frac{L}{l}$ .

Wat de afmetingen van het schip betreft, is in den regel  $L$  het grootst,  $H$  het kleinst en kunnen wij stellen:  $L = p \times H$  en  $B = q \times H$ , waarbij  $p$  grooter is dan  $q$ . In beide gevallen van beschieting, verkrijgt men een even groot quotiënt  $\frac{H}{h}$  voor de trefkans in hoogte. Voor de trefkans in breedte is in het eerste geval  $\frac{B}{b} = \frac{q \times H}{b}$ , in het tweede geval  $\frac{L}{b} = \frac{p \times H}{b}$  en dus  $\frac{p}{q}$  maal grooter. Voor de trefkans in lengte is in het eerste geval het quotiënt  $\frac{L}{l} = \frac{p \times H}{l}$  in het tweede  $\frac{B}{l} = \frac{q \times H}{l}$  en dus  $\frac{p}{q}$  maal kleiner.

Daar de trefkans met de grootte van het quotiënt aangroeit of afneemt, ofschoon in wat mindere mate, neemt in het tweede geval de trefkans in breedte bijna  $\frac{p}{q}$  maal toe, die in lengte daarentegen bijna  $\frac{p}{q}$  maal af en, daar de trefkans in hoogte gelijk is, zal de totale trefkans op het schip niet belangrijk veranderen, wanneer het enfileerend dan wel loodrecht op de lengte wordt beschoten. Bij enfileervuur kan echter de uitwerking der projectielen, gedurende den langen weg, dien zij binnen boord kunnen afleggen, zoo verschrikkelijk zijn, dat men dat vuur steeds als zeer verderfelijk voor den vijand heeft beschouwd.

Wanneer men het bovenstaande overweegt, wordt men geleid tot het besluit, dat de vergrooting der slagschepen, hoe gewenscht ook in vele opzichten, om hunne waarde als zoodanig te verhoogen, toch het groote nadeel medebrengt, dat de trefkans bij hunne beschieting in eene zeer belangrijke mate wordt verhoogd.

Voor de natiën, waartoe ook wij behooren, die zich de aanschaffing van zulke groote schepen niet kunnen veroorloven, is deze omstandigheid in zooverre bemoedigend, dat vele kleinere schepen, mits voldoende zeewaardig om de noodige trefzekerheid aan het daarop voorkomende geschut te verzekeren en van krachtige vuurmonden voorzien, al zijn die ook in kleiner getal aanwezig, toch met die groote schepen nog een ernstigen strijd kunnen voeren, in verband met de zoo belangrijk kleinere trefkans van het vijandelijk vuur op hunne kleine bodems, vooral op grooten gevechtsafstand.

Dit zal nog meer het geval zijn, wanneer zij enfileervuur kunnen bezigen, omdat de vijand dan van zijn grooter getal vuurmonden minder partij kan trekken, en de uitwerking op het vijandelijk schip grooter is. Vooral zal die strijd wellicht succes kunnen hebben, wanneer meerdere kleine schepen, het groote schip gelijktijdig kunnen beschieten, waardoor het vuur van dien bodem zou moeten verdeeld worden en dus de overmacht zijner vuurmonden ook weder minder tot haar recht zou komen.

De wenschelijkheid om de trefkans van het vijandelijk vuur te verminderen door kleine afmetingen, lag ook ten grondslag aan den bouw der torenscheppen, vooral die van het monitor-type en aan dien van de stoomkanonneerbooten, type Staunch. De ervaring heeft echter geleerd, dat men daarbij te ver is gegaan, zoodat de zeewaardigheid dier schepen te veel werd verminderd, waardoor hunne bruikbaarheid en de uitwerking van hun geschut insgelijks te veel afnamen.

In vergelijking met de kolossale slagscheppen, die thans op den voorgrond treden, is echter een betrekkelijk veel kleiner type denkbaar, dat toch zeewaardigheid en grootte genoeg heeft, om reeds op grooten afstand een juist en krachtig vuur op deze kolossen te richten, en dat zelf tevens nog eene voldoende pantsering bezit. De zooveel grootere trefkans op die groote schepen, heft dan voor een groot deel de overmacht op, die deze door hun talrijker en zwaarder geschut bezitten. Het bezigen van groote schepen heeft het voordeel, dat gemakkelijker aan de eischen van snelheid, bergruimte, bewoonbaarheid en zeewaardigheid kan worden voldaan en tevens de mogelijkheid wordt geopend om meer geschut van groot artilleristisch vermogen daarop te plaatsen en eene voldoende pantsering aan te brengen.

Wanneer echter een kleiner schip in voldoende mate aan de vier eerstgenoemde eischen en ook aan den laatstgenoemden eisch voldoet, brengt een kleiner getal vuurmonden, mits ook van voldoende vermogen, m. i. niet onvermijdelijk eene groote minderwaardigheid in den strijd mede, omdat de trefkans op het grootere schip zooveel grooter is. Is deze toch, b.v. driemaal grooter, dan zal het grootere schip, bij een gelijksoortig vuur, ook driemaal meer vuurmonden moeten bezigen tot de beschieting, om het zelfde getal treffers te verkrijgen. De grootte van het schip op zichzelf geeft toch niet de beslissing, maar wel de artilleristische uitwerking, en de groote trefkans op de kolossale schepen is dus een voor hen nadeelige factor, die tegen de andere voordeelige factoren kan opwegen.

Hoewel ongetwijfeld slechts zeer benaderend, zal ik om eene algemeene beschouwing mogelijk te maken, die het voorafgaande nader toelicht, uitgaan van de stelling, dat voor gelijksoortige, doch voornamelijk in afmetingen verschillende schepen, de waterverplaatsing evenredig zal zijn aan het product van lengte, breedte en hoogte van het doel, dat zij aanbieden, zoodat ook de prijs daaraan zal evenredig zijn. Deze berekening is daarom vooral zeer benaderend, omdat daarbij de hoogte van het schip boven de waterlijn gesteld wordt in plaats van den diepgang, die werkelijk bij de waterverplaatsing in aanmerking komt. Bij *gelijksoortige* schepen zal echter de verandering dezer grootheden wel in eene voldoende mate overeenstemmen, om aan de beschouwingen niet zoozeer de waarde te ontnemen, dat zij tot geheel verkeerde conclusiën zouden leiden.

Nemen wij b.v. als punt van uitgang de „Marten Harpertsz. Tromp”, het jongste voltooide pantserschip onzer Marine, en vergrooten de af-

metingen anderhalf maal, dan zou de waterverplaatsing worden  $5295 \times 1,5^3 = 5295 \times 3,375 = 17.870$  tonnen en men ongeveer tien schepen, type Tromp, kunnen bouwen voor den prijs van drie vier vergrootte schepen. Het aantal treffers op het vergrootte schip zou percentsgewijze zeker driemaal grooter zijn dan op de Tromp, en wanneer de drie schepen, type Tromp, die men voor den prijs van het groote schip kan bouwen, dit laatste gelijktijdig aanvielen en ook enfileervuur toepasten, komt het mij zeer twijfelachtig voor of het groote schip de zege zou behalen. In zooverre schijnt het mij volstrekt geen zekerheid, dat meerdere kleinere schepen het tegen één belangrijk grooter schip moeten afleggen en zelfs één kleiner schip zou nog eene ernstige tegenpartij kunnen blijken wegens de zooveel grootere trefkans. Het geschut van het kleine schip moet echter niet alleen groote trefzekerheid geven, maar zal op de groote afstanden, waarop het vuur zal geopend worden, ook eene voldoende uitwerking moeten hebben, en het kaliber dus zoo groot moeten zijn, als in verband met de grootte van het schip mogelijk is. Van de noodzakelijkheid van zwaar geschut ben ik steeds overtuigd geweest, als Inspecteur van de artillerie deed ik dan ook de voorstellen, die geleid hebben tot het vervangen der voorlaadkanonnen van 23 cM. op de torenscheppen door kanonnen van 28 cM. A., op de stoomkanonneerbooten door kanonnen van 21 cM. A., terwijl ik tevens den aanbouw in overweging gaf van de groot model stoomkanonneerbooten, gewapend met kanonnen van 28 cM. A. Wat onze pantserscheppen betreft, had opvolgend vergrooting plaats, eerst van af 1894 de Evertsen, Kortenaer en Piet-Hein van 3520 ton waterverplaatsing, 3 kanonnen van 21 cM. A. n°. 1 en 2 van 15 cM. A. n°. 1, lengte 86,2 M., breedte 14,3 M., diepgang 5,2 M., grootste proeftochtsnelheid 16 mijl, gordelpantser 150—100 mM., pantser barbette en commandotoren 240 mM., dekpantser 50 mM., onbekleede stalen buitenhuid. Daarop volgden 1900—1902, de Koningin-Regentes, de Ruyter en Hertog Hendrik van 5084 ton waterverplaatsing, 2 kanonnen van 24 cM. A. n°. 1, 4 kanonnen van 15 cM. A. n°. 4, lengte 96,6 M., breedte 15,2 M., diepgang 5,81 M., grootste proeftochtsnelheid 16,91—16,55 mijl, gordelpantser 150—100 mM., pantser barbette en commandotoren 250 mM., dekpantser 50 mM., onbekleede stalen buitenhuid. Verder in 1904 de Marten Harpertsz. Tromp van 5295 ton waterverplaatsing, 2 kanonnen van 24 cM. A. n°. 2, 4 kanonnen van 15 cM. A. n°. 5, lengte 100,8 M., breedte 15,2 M., diepgang 5,7 M., gordelpantser 150—100 mM., pantser barbette en commandotoren 200 mM., dekpantser 50 mM., onbekleede stalen buitenhuid, terwijl nog op stapel staat de „Jacob van Heemskerck”, bewapend met 2 kanonnen van 24 cM. A. n°. 2, 6 kanonnen van 15 cM. A. n°. 5, en gepantserd als de „Tromp”, doch 2,8 M. korter en slechts 5000 ton waterverplaatsing, onbekleede stalen buitenhuid.

Gaande weg is het type genaderd tot het schip, dat in 1886 door mij, als Minister van Marine, werd voorgesteld op de begroting voor 1887 en waarvan het ontwerpen, overeenkomstig de door mij aange-

geven eischen, in onderlinge competitie was opgedragen aan het Ingenieurspersoneel der drie rijkswerven. Het eenige ontwerp, dat vóór mijn aftreden inkwam van de Rijkswerf te Amsterdam, voldeed aan de gestelde eischen. Het had 5415,5 ton waterverplaatsing, lengte 91,8 M., breedte 15,2 M., diepgang 6,3 M., 1 kanon van 28 cM. A. n<sup>o</sup>. 2 voorop in gepantserden toren, een gelijk kanon in toren achterop, en in elke zijde 2 kanonnen van 17 cM. A. Elk torenstuk bestreek een boog van 290°, de twee voorste kanonnen van 17 cM. A. vuurden recht vooruit en bestreken verder een boog van 140°, de twee achterste vuurden recht achteruit en bestreken een boog van 137,5°. Bij vuur achter- of vooruit kon dus beschikt worden over één kanon van 28 cM. A. en twee van 17 cM. A., bij vuur dwars uit over twee kanonnen van 28 cM. en twee van 17 cM. A. Van snelvuurgeschut van groot en middelbaar kaliber was toen natuurlijk nog geen sprake. De minimumproeftochtsnelheid was bepaald op 15 mijl. Gedeeltelijk gordelpantser van 125 mM., pantser geschut- en commandotorens 280 mM., pantserdek 50 mM., stalen buitenhuid, bekleed met pitchpine en gedubbeld met geel metaal. Het schip had dus iets meer waterverplaatsing dan de „Tromp” en eene zwaardere wapening, doch waarschijnlijk 1,5 mijl minder snelheid, wat in verband met de waarschijnlijk grootere snelheid der tegenstanders niet van overwegend belang schijnt. De bekleede buitenhuid waarborgde bovendien beter het behoud der snelheid. De diepgang was 0,6 M. grooter, hetgeen wellicht door velen een bezwaar kan geacht worden, in verband met de vaarwaters te Soerabaia. Het kwam mij echter voor, dat het niet gewenscht was den diepgang te zeer te laten beperken door den eisch om met *elk* getijde die vaarwaters te kunnen bevaren; de gegevens ter mijner beschikking toonden aan, dat met den diepgang van 6,3 M., ook in verband met den aard van den bodem van het vaarwater, het binnenkomen toch nog gedurende een groot deel van het getijde mogelijk was. Blijkens de begrootings-discussieën van dit jaar ziet ook de tegenwoordige Minister van Marine er geen bezwaar in, den diepgang op 6,2, dus slechts 0,1 M. minder te bepalen.

Blijkt dus eene nadering tot het type, door mij in 1886 gedacht, de vooruitgang der techniek in de sedert verlopen negentien jaar op het gebied van artillerie en pantser, zal echter thans nog de waarde der aan te bouwen schepen verhoogen en wanneer het voornemen van den tegenwoordigen Minister van Marine kan verwezenlijkt worden van den aanbouw van schepen van circa 7000 ton, zou wellicht het kaliber der vuurmonden nog kunnen verhoogd worden tot b.v. respectievelijk 28 en 21 of 30,5 en 21 cM.

Wat de vraag betreft, of wij nog pantserschepen moeten bouwen, ben ik met den Minister van Marine van gevoelen, dat zoowel voor den algemeenen dienst als voor de verdediging van ons land en van de Koloniën, niet *uitsluitend* kan worden volstaan met het bezit van torpedobooten, gewone en onderzeesche, torpedojagers en toepassing

van een deugdelijk mijnstelsel, al moet ook m.i. het zwaartepunt der verdediging eener kleine natie daarin gezocht worden, omdat wij daarin ten gevolge van minder hooge financieele eischen werkelijk krachtig kunnen zijn.

Wanneer men besluit voor bovengenoemde doeleinden nog enkele pantserschepen aan te bouwen, zal men wel niet kunnen denken aan den aanbouw der kolossen, die de groote Mogendheden op het oog hebben, omdat dit waarschijnlijk onze middelen zou te boven gaan. Het hierboven opgemerkte wijst m.i. op de mogelijkheid om met veel kleinere, doch voldoende zeewaardige en van krachtig geschut voorziene pantserschepen, met eenige kans op succes den strijd te kunnen aangaan en met behulp van het torpedomaterieel, een goed mijnstelsel en, waar eenigszins mogelijk, versterkingen aan den wal, wellicht tot een goed einde te brengen en in elk geval niet dan na harden strijd en met eere onder te gaan.

Het is dus zaak daarnaar te streven en in de eerste plaats schijnt het mij aangewezen het zware geschut, dat wij bezitten te behouden, al mochten de schepen, waarop het thans geplaatst is, slechts gebrekkig voldoen aan de eischen van zeewaardigheid en geschiktheid om in open zee den strijd te voeren, en met genoegen meende ik op te merken, dat de Minister van Marine daartoe ook niet te spoedig wenscht over te gaan. Mochten wij van de zeezijde bedreigd worden, dan zal de aanval toch moeielijk bij ongunstige weersgesteldheid kunnen geschieden en is er dus kans, dat de bestaande pantserschepen, monitors en stoomkanonneerbooten, voor zoover zij met zwaar geschut zijn gewapend, met goeden uitslag stellingen kunnen innemen, waaruit zij een krachtig vuur op de vijandelijke schepen kunnen openen, zonder dat deze van hunne superioriteit kunnen gebruik maken, op andere wijze dan door geschutvuur op betrekkelijk grooten afstand en wellicht door torpedo's. Hun geschutvuur zal echter op dien afstand ongetwijfeld, wat trefkans betreft, op de kleine doelen, die vooral monitors en stoomkanonneerbooten aanbieden, niet in vergelijking kunnen komen met ons vuur op hunne kolossale bodems, vooral wanneer wij zorgen zooveel mogelijk een groot getal vuurmonden van groot kaliber daartoe te kunnen bezigen.

In de Kamer is krachtig aangedrongen op slooping van het genoemde oudere materieel, voornamelijk uit zuinigheid, met het oog op de kosten van onderhoud. Die zuinigheid zou wel eens, zooals meermalen het geval is, de wijsheid kunnen bedriegen. De onderhoudskosten zijn ongetwijfeld een bezwaar, doch altijd gering in verhouding tot aanschaffing van nieuw materieel.

Op de begroting voor 1906 is op de drie rijkswerven totaal uitgetrokken aan onderhoudskosten in- en buitendienst, voor de 12 monitors *f* 57.550, voor 20 stoomkanonneerbooten *f* 27.800. dus per monitor *f* 4796, per stoomkanonneerboot *f* 1390. Het blijkt, dat de onderhoudskosten voor de 12 monitors en 17 stoomkanonneerbooten, die met zwaar ge-

schut zijn bewapend, respectievelijk bedragen *f* 57.550 en *f* 23.630, totaal *f* 81.180 per jaar. Vergelijkt men dit bedrag met den prijs van b.v. de „Hertog Hendrik” *f* 4.443.863, dan blijkt, dat voor dien prijs  $54\frac{3}{4}$  jaar de bedoelde monitors en stoomkanonneerbooten kunnen worden onderhouden en als verdedigingsmiddel beschikbaar blijven. Men ziet dus, dat die kosten betrekkelijk gering zijn, vergeleken met de aanschaffing van nieuw materieel. Als tweede grond voor de slooping werd ook genoemd de winst aan dokruimte, dit argument komt mij ook niet gewichtig voor, althans zoo lang er nog ruimte in de natte dokken is, want al mocht wellicht meer ruimte gewenscht zijn, zoolang wij geen nieuwe schepen bouwen, ter vervanging van het oude defensiematerieel, is die noodzakelijkheid niet gebiedend, en dit te minder, omdat in oorlogstijd, als het materieel gemobiliseerd is, de ruimte groot genoeg zal zijn. Met de droge dokken, gegravene of drijvende, heeft deze quaestie m. i. betrekkelijk weinig te maken; die dokken moeten er toch zijn, al sloopst men al het oude materieel, en het is zelfs als eene verbetering te beschouwen, dat het voorgestelde drijvende droge dokje voor torpedobooten te Hellevoetsluis is aangenomen. Het kamerlid, de Heer THOMSON, die deze uitgaaf bestreed, o.a. ook op grond, dat men in een der bestaande droge dokken, meerdere schepen te gelijk kan plaatsen, zag voorbij, dat dit in oorlogstijd nogal bezwarend zou kunnen blijken. Zoowel het plaatsen als het uitlaten van een schip is, zonder schade te veroorzaken, alleen mogelijk als de andere in het dok geplaatste schepen waterdicht zijn, want men kan die toch niet laten volloopen, zooals zou geschieden, wanneer men het dok opende om een schip in- of uit te laten. In oorlogstijd nu zou het zeker een groot nadeel zijn, als men telkens moest wachten, tot er meerdere schepen tot dokking in aanmerking kwamen of gelijktijdig hersteld waren.

Het is wel bevreemdend, dat thans zoo op de slooping van het genoemde materieel is aangedrongen, nu juist de ervaring in den jongsten oorlog, ongetwijfeld de oorlogswaarde van het zware geschut, meer op den voorgrond heeft gebracht. Vóór dien oorlog was men wel verzekerd van de groote trefzekerheid en uitwerking dier vuurmonden op het proefveld, doch bij velen bestond twijfel, of bij oorlogsgebruik de uitkomsten daarmede wel zouden overeenstemmen. Vermoedelijk is die twijfel nu niet alleen weggenomen, maar de deugdelijke werking is zelfs gebleken op gevechtsafstanden, waaraan men vroeger niet dacht. De waarde van beschouwingen, gegrond op de uitkomsten van het proefveld, is daarmede ongetwijfeld even zoo gerezen en zonderling is het daarom, dat men niettegenstaande die nieuwe ervaring, zulk een sterken drang uitoefent tot sloopen dier schepen, die al moge hun type verouderd zijn, toch veroorloven in vele gevallen, de vernietigende werking van het zware geschut, dat daarop geplaatst is, op den vijand toe te passen. Ging aan dien drang gepaard een even sterke drang tot aanbouw van schepen, waarop die vuurmonden beter tot hun recht



zouden komen, dan ware dit niet alleen te verklaren maar ook toe te juichen. Dat men echter ter wille van betrekkelijk matige onderhoudskosten of eenige winst in dokruimte, zich niettegenstaande de opgedane ervaring den pas zou afsnijden, om het aanwezige zware geschut voor onze verdediging te gebruiken, is m. i. niet wel te begrijpen. Wanneer de slooping groote baten medebracht, zou daarin wellicht een lokaas kunnen gelegen zijn, doch als men ziet, dat op de begroting voor 1906 voor de opbrengst van 6 monitors en één riviervaartuig slechts f 75.000 is geraamd, kan daarvan weinig sprake zijn.

Had de slooping reeds nu plaats, dan zou het aantal zware vuurmonden, dat wij tegen den vijand zouden kunnen bezigen, verminderen met 27 kanonnen van 28 cM. A. en 3 van 21 cM. A. en dus zeer gering zijn, terwijl toch gebleken is, hoezeer in een krachtig, juist geschutvuur eene groote kracht is gelegen, grooter dan men verwachtte en meer op den voorgrond getreden dan de met de torpedobooten verkregen uitkomsten, al moge het volstrekt niet uitgesloten zijn, dat deze, op andere wijze gebezigd, ook meer aan de verwachting zouden hebben beantwoord.

Men sloope niet, voordat nieuwe schepen of vaartuigen zijn aangebouwd, waarop de deugdelijke eigenschappen van ons zware geschut beter tot hun recht kunnen komen. De noodzakelijkheid van veel en krachtig geschutvuur is tegenover de te verwachten tegenstanders zoo overwegend, dat met den meesten ernst getracht moet worden het moeilijke probleem op te lossen om, nevens de pantserschepen, te geraken tot den aanbouw van vaartuigen van betrekkelijk kleine afmetingen en diepgang, maar toch van zoodanige stabiliteit en zeewaardigheid, dat zij bij niet te ongunstig weder de vijandelijke schepen met krachtig geschut kunnen beschieten, zich daarbij zooveel mogelijk zoodanig opstellende, dat die schepen met hun waarschijnlijk veel grooteren diepgang moeielijk den strijd van nabij kunnen voeren. Groote snelheid zal men niet kunnen verkrijgen, maar zij moeten het vermogen bezitten zich naar de meest geschikte aanvalspunten te verplaatsen. Reeds in vredestand moet men trachten die aanvalspunten te bepalen en dienen de commandeerende officieren deze grondig te kennen.

Zoolang men er niet in geslaagd is op die wijze, of alleen door pantserschepen, ons zware geschut op betere wijze te kunnen gebruiken, behoude men de zwaargewapende monitors en stoomkanonneerbooten, want al mogen deze niet aan de verwachting hebben beantwoord, kan men zich toch zeer goed gevechtstoestanden denken, waarin hun geschut goede uitwerking kan hebben. De betrekkelijk gebrekkige uitwerking, daarmede te verkrijgen, is toch zeker te verkiezen boven het bijna absolute gemis aan uitwerking, dat het gevolg zou zijn van het ontijdig sloopen der schepen, waarop thans ons zware geschut in hoofdzaak geplaatst is.

Mocht echter toch besloten worden tot het sloopen der met zwaar geschut bewapende monitors en stoomkanonneerbooten, dan zou men

die vuurmonden toch niet van de hand moeten doen. Het onderhoud van het geschut, op de gebruikelijke wijze, vordert per vuurmond zoo weinig onkosten en plaatsruimte en de verkoopwaarde is zoo gering, dat dit zeker eene economie du bout de chandelle zou zijn, die men later zeer zou betreuren, wanneer de gelegenheid mocht ontstaan die vuurmonden nuttig te gebruiken. De opruiming van dat geschut ware m. i. alleen gewettigd, als men te maken had met een geheel verouderd, minderwaardig materieel, geheel afwijkende van de nieuwere vuurmonden, wat hier niet het geval is, al zijn er ook sedert de aanschaffing nog groote verbeteringen tot stand gekomen.

Aan het slot mijner beschouwingen gekomen, wensch ik mijnen oprechten dank te betuigen aan de Redactie van den Militairen Spectator, door wier ruime opvatting harer taak, het mogelijk was, deze beschouwingen althans in een militair tijdschrift te plaatsen, nu deze in het „Marineblad”, waar zij in de eerste plaats te huis behoorden, niet konden worden opgenomen.

's Gravenhage, 19 Febr. 1906.

*De gepens. Vice-admiraal tit.,*  
W. L. A. GERICKE.

## Vereenvoudiging in de administratie der Compagnieën.

De pogingen, tot het verminderen en vereenvoudigen der administratieve werkzaamheden bij de compagnieën, hebben tot dusverre nog slechts weinig resultaten opgeleverd. Zal de invoering van controlelijsten op den duur veel gemak geven, de overige wijzigingen zijn daarentegen van veel minder beteekenis, terwijl het vermoeden gewettigd is, dat het schrijfwerk in omvang zal blijven toenemen.

Zulks te voorkomen en daardoor den werkkring van ons administratief kader minder zenuwachtig en meer aantrekkelijk te maken, is een gebiedende eisch voor ons leger.

Bij die eerste pogingen mag het goede voornemen niet worden gelaten, ook al is het werk nog zoo dor en al zal daarbij worden gestooten op schijnbaar onoverkomelijke bezwaren, veroorzaakt door het nauw ineengrijpende mechanisme der administratieve machine.

Zulks is dan ook de reden, dat de schrijver van dit opstel langs dezen weg de aandacht tracht te vestigen op enkele toestanden, die groote hoeveelheden schrijfwerk met zich brengen en zeer goed voor vereenvoudiging vatbaar zijn.

Laten wij b.v. het leger van papieren eens de revue laten passeeren, waarop de reparatie aan één schoen moet voorkomen.

1. Een milicien geeft kennis aan zijn sectiecommandant, die het te herstellen artikel vermeldt in het daarvoor bestemde sectiecahier, dat op het compagniesbureau bezorgd wordt.

2. De luitenant van de week, de fourier en de korporaal-schoenmaker constateeren het defect. De noodig geoordeelde reparatie wordt ingeschreven in het cahier der wekelijksche aantekeningen, waarin de luitenant tevens voor „in” en „uit de maak” parafeert.

3. Thans worden de te herstellen schoenen naar den werkbaas gebracht, onder toevoeging van een bon, die de reparaties vermeldt.

4. Het „reparatieboek, aanwijzende de voor 's Rijks rekening verrichte herstellingen aan kleeding en uitrusting” wordt ingevuld.

5. De wekelijksche aantekeningen, die de reparaties zoowel van militairen met als zonder rekening bevatten, moeten voor de maandelijksche reparatiestaten worden gesorteerd, hetgeen om vergissingen te

voorkomen, door vele fouriers niet dadelijk in het net kan geschieden, doch eerst in een klad-reparatieboek plaats vindt.

6. Uit dit boek worden maandelijks de reparatiestaten gedistilleerd, zijnde de rekeningen door de compagnie opgemaakt, waarop de werkbaas wordt betaald.

Ten slotte wordt de zelfde reparatie, hetzij afzonderlijk, hetzij met andere herstellingen, nogmaals vermeld in:

7. den reservestaat;

8. het administratieboek;

9. de verzameling op de staten van herstellingen en wellicht in nog meer bescheiden, die niet zoo dadelijk uit den chaos te voorschijn springen.

Voor militairen met rekening vervalt punt 4, doch worden de reparaties ingeschreven in het zakboekje en de schuldlijst.

Behalve voor reparaties aan schoenen, komen de zelfde formaliteiten voor bij herstellingen aan: kleeding, hoofdtooisels, broodzakken, wapenen en ledergoed voor rekening van den man en bij het uitstoomen van kleeding.

Vergelijken wij nu bovenstaande administratie met de werkzaamheden voor herstellingen aan lijfgoederen. Hiertoe is benoodigd:

1. Opgave van den sectiecommandant in zijn reparatiecahier van het stuk, dat gerepareerd moet worden.

2. Boeken van de noodig geoordeelde herstellingen door den fourier, onder contrôle van den luitenant van de week, in het daarvoor bestemde boek of cahier, dat met de goederen naar de werkvrouw wordt gebracht.

3. Maandelijks opmaken van de rekening, die door den compagnies- en bataljonscommandant wordt bekrachtigd en door de compagnie uit het daarvoor bestemde fonds wordt betaald.

4. Jaarlijks indienen van eene opgave, vermeldende het bedrag, ontvangen voor het herstellen van lijfgoederen, alsmede het bedrag, dat daarvan uitgegeven en overgebleven is.

Door vergelijking van deze beide wijzen van administratie, moet al dadelijk in het oog springen hoeveel eenvoudiger de laatste is. Eene reden voor dit verschil zal moeielijk gevonden kunnen worden, daar toch de reparaties aan alle soorten van kleeding- of uitrustingsstukken van gelijke waarde geacht moeten worden. De oorzaak van het bestaan van deze afwijking moet dan ook alleen gezocht worden in het feit, dat herstellingen aan lijfgoederen op 's Rijks rekening van jongeren datum zijn, dat bij de invoering daarvan met het oude regime werd gebroken, doch dat, wat eenmaal was, is blijven bestaan.

Toch zou ook in de tweede wijze van administratie nog vereenvoudiging mogelijk zijn, wanneer, zooals in de burgermaatschappij regel is, de werkbaas zelf zijne rekening opmaakte en indiende en wel met het oog op den omvang der tarieven, zonder specificatie der verschillende mutaties, dus alleen vermeldende een geldelijk bedrag, gelijk aan het maandelijksche eind-totaal in het reparatieboek.

Zoedoende zouden de administratieve werkzaamheden, verbonden aan alle herstellingen, tot de onderstaande gereduceerd kunnen worden:

1. Opgave van de sectiecommandanten in daarvoor bestemde reparatiecahiers van de voorwerpen, die voor herstelling in aanmerking komen.

2. Een reparatieboek, waarin bovengemelde voorwerpen te boeken, met vermelding van de mutatie en het kostende bedrag.

3. Een afschrift hiervan, behoudens de bedragen, zijnde een bon voor den werkbaas.

De sergeant-majoor der compagnie kan nu de noodige gegevens voor de zakboekjes en schuldlijsten van de militairen met rekening uit het reparatieboek putten, terwijl de werkbaas op het einde der maand eene quitantie presenteert, waarvan het bedrag door den compagniescommandant met het totaal in het reparatieboek wordt vergeleken en welke quitantie door hem geteekend en door den kwartiermeester betaald wordt.

Worden dan vervolgens de reparatieboeken op geregelde of ongeregelde tijden opgevraagd, dan is alle gelegenheid geboden voor contrôle en vergelijking met andere compagnieën.

Tot welke verkeerde toestanden de gewoonte aanleiding geeft, om steeds door den afnemer en niet door den leverancier de rekening te doen opmaken, blijkt o. a. bij het voorbereidend militair onderricht.

Niettegenstaande reeds lang te voren door andere personen schriftelijke contracten zijn gesloten met de verhuurders van localiteiten in verschillende gemeenten, moet toch de luitenant, met het onderwijs aldaar belast, eene rekening opmaken, waarop die huur zal worden voldaan, en dan nota bene aan den voet daarvan eene verklaring teekenen, waarmede hij niets te maken heeft en met welks inhoud hij volkomen onbekend is.

Laten wij eens een oogenblik het geval stellen, dat de luitenant bezwaar maakt om die handteekening te stellen, al was het alleen, omdat hij zich niet bevoegd acht te controleeren, of de kapitein of ander persoon, die het contract sloot, wel heeft nagegaan, dat de prijzen „billijk en niet hooger zijn dan ter plaatse daarvoor wordt betaald”.

In dit geval zou de contractmaker zelf die verklaring dienen te teekenen en daardoor nog meer schrijfwerk krijgen, dan thans reeds aan zijne functie is verbonden.

Het onderstelde geval zal zich vermoedelijk wel nooit voordoen, doch levert wel een bewijs voor de waarde, die aan de verschillende handteekeningen op officieele stukken moet worden gehecht.

En zoo zijn er zooveel honderden, wanneer men alle rekeningen, staten, extracten van strafregisters, enz., enz. eens opsomde, die zonder eenige dadelijke contrôle door den korps- of namens dezen door den bataljonscommandant moeten geteekend worden.

Of zouden er werkelijk nog menschen zijn, die veronderstellen, dat een korps- of bataljonscommandant tijd en gelegenheid heeft om zich

te verdiepen in de berekening van scheer- en waschstaatjes of van andere rekeningen door de compagnieën opgemaakt?

Zoo niet, waartoe dient dan zijne handteekening op een stuk, dat zuiver het inwendige huishouden van de compagnie betreft?

Controle is goed, ja, zelfs noodzakelijk, doch deze moet niet behoeven te blijken uit eene handteekening zonder waarde.

Evenzoo is het gesteld met de reeks van aanvragen om machtiging tot het ontvangen van kleeding- en uitrustingsstukken. Wat een overbodig werk leveren deze op, daar reeds lang bekend is, dat de hoeveelheid goederen, waarvan de verstrekking bij de bestaande voorschriften is bevolen of toegestaan, veel te gering is en zodoende de toestand geboren is, dat eene machtiging, die uitzondering moest zijn, thans regel is.

Afgescheiden van de vraag of onze opleiding in het schieten niet op veel eenvoudiger en doelmatiger wijze zou kunnen geregeld worden, geeft ook weder het schietregister veel onnoodig schrijfwerk. Wanneer aan den compagniescommandant de zorg is toevertrouwd, dat zijn onderhebbend personeel zoo vaak en zooveel mogelijk aan die oefeningen deelneemt, waarom moeten dan zij, die op zekeren dag niet geschoten hebben, worden verantwoord? Wat doet het er in een schietregister toe, of A op wacht, B in het hospitaal en C met verlof was. Die verantwoording kost, zoo zij goed gedaan wordt, heel wat uitzoeken en is toch geheel overbodig.

Wanneer verder b.v. na eene gevechtsschietoefening nog eenige tijd beschikbaar is, waarin nog enkele schutters aan eene of meer schoolschietoefeningen zouden kunnen deelnemen, dan schrikt men er onwillekeurig voor terug om dien tijd daarvoor te benutten, want het is niet voldoende, dat de schietuitkomsten van die enkele schutters geboekt worden, doch de geheele compagnie moet op dien datum verantwoord worden.

En zoo zijn er nog tal van zaken op dit gebied, die de aandacht in het belang van het leger ruimschoots beloonen, reden waarom de ernstige wensch wordt uitgesproken, dat op het ingeslagen voetspoor zal worden doorgegaan.

*Amersfoort, Januari 1906.*

J. D.

## Het spoorwegwezen en het gebruik der spoorwegen in den Zuid-Afrikaanschen oorlog,

DOOR

W. E. VAN DAM VAN ISSELT,  
*1ste Luitenant-Adjutant der Veldartillerie.*

(Vervolg van blz. 230.)

### *Spoorwegen der Boeren.*

Wat de N. Z. A. S. M. betreft, schreef de concessie duidelijk voor, welke diensten de Mj. verplicht was in tijden van oorlog, enz. aan de Regeering te bewijzen, en welke dan haar rechtsverhouding tot het Gouvernement zou zijn. Art. 22 n.l. luidde:

„Bij oorlogsgevaar, in oorlogstijd of in geval van binnenlandsche „onlusten kan de Regeering, in het belang der verdediging of van de „openbare rust, over den spoorweg en al hetgeen tot gebruik daarvan „wordt vereischt, beschikken en het gewone vervoer daarop geheel of „gedeeltelijk doen staken en alle haar noodige maatregelen gebieden, „behoudens schadeloosstelling aan den concessionaris.”

De bedoeling van dit artikel is duidelijk. Het stelde o. a. in tijden van oorlog of oorlogsgevaar de spoorwegmaatschappij met al haar personeel en materieel onbeperkt ter beschikking van de Regeering.

Aanvankelijk was het gouvernement der Z. A. R. niet voornemens van haar beschikkingsrecht over den spoorweg gebruik te maken. Zij vertrouwde de maatschappij ten volle en meende, dat ook zonder „opcommandeering” alle mogelijke diensten, in verband staande met de verdediging, behoorlijk zouden worden verricht. Vermoedelijk droeg de vrees, dat na opeisching van den spoorweg dadelijk groote schaderekeningen aan de Regeering zouden worden ingediend, tot dit gevoelen bij.

Van zijn kant drong de directeur der maatschappij natuurlijk zeer aan op een Besluit tot opeisching van den spoorweg, zoowel om tegenover het publiek verantwoord te zijn voor vertraging van treinen, storing in of staking van het vervoer, als om eene officieele constateering te hebben, dat de Regeering de beschikking over den spoorweg nam in het belang der verdediging, waardoor alle daden van directie

en personeel gedekt werden door de verantwoordelijkheid der Regeering. Steeds heeft den directeur de mogelijkheid van een, voor de Boeren noodlottig, einde van den oorlog voor den geest gezweefd; daarom wilde hij bij alle aan de Transvaalsche Regeering te bewijzen diensten zeer oppassen, om niet te komen buiten een loyalen, en op de bepalingen der concessie gegronden, steun aan die Regeering. Mocht de oorlog ongunstig voor de Boeren afloopen, dan zou het Engelsche Gouvernement niet nalaten, de diensten, door de maatschappij bewezen, te verhalen op de aandeelhouders, voor een groot deel Nederlanders.

Ten gevolge van de besprekingen, tusschen den directeur, den regeeringscommissaris voor spoorwegen en de Z. A. Regeering gevoerd, over het al of niet opcommandeeren der N. Z. A. S. M., werd bij Uitvoerend Raadsbesluit d.d. 13 September 1899, Art. 858 van het beschikkingsrecht over den spoorweg gebruik gemaakt, deze derhalve onttrokken aan de directie en door de Regeering te harer beschikking genomen. Verder werd bepaald, dat de spoorweg tot nader order op de gewone wijze zou worden geëxploiteerd, en dat het gewone vervoer zou worden gehandhaafd, totdat de Commandant-generaal (Opperbevelhebber) daarin eventueel wijzigingen zou doen aanbrengen.

Met betrekking tot het personeel bepaalde het zoo juist genoemde Raadsbesluit:

„Ten einde den spoorweg behoorlijk te kunnen gebruiken, wordt het „geheele personeel van meergenoemde Maatschappij onder art. 2 van „de Wet N<sup>o</sup>. 20 van 1898 gecommandeerd tot het doen van diensten „bij den spoorweg in de functiën thans door hen bekleed, en worden „zij gesteld onder de bevelen van den Commandant-generaal en de door „hem aan te wijzen krijgsofficieren of andere beambten, met dien ver- „stande, dat zij, die bij den spoorwegdienst kunnen worden gemist, „altijd door den Commandant-generaal gecommandeerd kunnen worden „tot het doen van gewone krijgsverrichtingen.”

Deze bepaling schijnt mij zeer oordeelkundig. Juist in een tijd van veel gewoon en veel extra-vervoer, waarbij alles aankomt op eene stipte uitvoering van den dienst, en ongelukken de schromelijkste gevolgen kunnen hebben, moet men de spoorwegmaatschappijen de volledige beschikking over haar personeel laten, opdat zij niet gedwongen worden met verminderd, of wel met een uit niet-deskundigen aangevuld personeel een zwaren, hooge eischen stellenden dienst uit te voeren. Onze bepalingen in dit opzicht komen mij te beperkt voor. Het *geheele* spoorwegpersoneel moet gedurende het *geheele* verloop van den oorlog op zijn post blijven in het belang van 's Rijks militairen dienst. Daarom moet het vrij zijn van militie- en van landweerplicht; het behoort niet thuis in het strijdende gedeelte van het leger, omdat het in het niet-strijdende deel aan de verdediging de uitnemendste diensten kan bewijzen.

Zooewel als middel tegen spoorwegstakingen, als ook om bij mobilisatie onbepaald te kunnen vertrouwen op de goede diensten van het



spoorwegpersoneel, schijnt het mij gewenscht, het geheele personeel onzer groote maatschappijen, wellicht de beambten der centrale controles uitgezonderd, te organiseeren tot eene militaire spoorwegbrigade, behoorende tot de reserve van de landmacht of tot den landstorm. <sup>1)</sup>

Begrijpelijk is het, dat men in de Z. A. R. al het spoorwegpersoneel tot den krijgsveld dienst verplichtte, dat niet strikt noodig was bij de maatschappij. Dáár toch, was ieder strijder er één. Aan het voor den krijgsveld dienst beschikbaar stellen van te missen spoorwegpersoneel werd dan ook strikt de hand gehouden, en door de Regeering en door de Mij. Meermalen kwam het voor, dat veldkornetten, der zake of der bepalingen minder kundig, personeel opcommandeerden, dat onmisbaar was. De Directie diende dan een verzoek in om bedoeld personeel in haar dienst terug te mogen ontvangen, wat geregeld werd toegestaan.

Behalve personeel voor den krijgsveld dienst stond men ook eenig personeel af aan de O. V. G. S. en aan den Pietersburgspoorweg. Later, toen de Boeren Natal waren binnengedrongen en een deel van den Natalspoorweg in exploitatie moest worden genomen, werd ook daarvoor personeel ter beschikking gesteld. Om voor het bewijzen van deze diensten later zoo min mogelijk in moeilijkheden te kunnen geraken, werd dit personeel geheel beschouwd als niet in dienst der maatschappij te zijn. Alleen bleef deze tegenover hen aansprakelijk voor hun salaris, dat betaald werd door de departementen, die hun dienst genoten.

Het hiervóór genoemde Raadsbesluit van 13 September 1899 trad, blijkens schrijven van den Regeeringscommissaris voor spoorwegen dd. 29 d.a.v., dien dag geheel in werking. De directeur der N. Z. A. S. M. gaf nu dienstorder 36 uit, waarbij het Raadsbesluit ter kennis van het personeel gebracht en verder medegedeeld werd, dat dit personeel nu onder de bevelen van den Commandant-generaal trad, „met dien verstande, dat alle instructies en orders omtrent de uitvoering van den dienst op de gewone wijze door de spoorwegautoriteiten aan het personeel zullen worden verstrekt.

„Aan directe orders van militaire autoriteiten en krijgsofficieren moet echter door het personeel, binnen ieders bevoegdheid, zooveel mogelijk worden voldaan, zoo noodig na instructies gevraagd te hebben aan de onmiddellijke chefs.”

Van af dit oogenblik geschiedde al het militaire vervoer op last van

<sup>1)</sup> Zie het reeds genoemde artikel in De(n) Militaire(n) Spectator van 1904. Sedert het verschijnen van dit artikel is bij art. 1 van het K. B. van 5 September 1904 (St. bl. N<sup>o</sup>. 220) bepaald, dat in geval van mobilisatie bij de landweer voorloopig niet onder de wapenen behoeven te komen o.a.: „De bestuurders en de beambten en de bedienden eener spoorwegonderneming”. Dit vormt wederom eene stap in de goede richting. Van het personeel der militie kunnen alleen zij worden vrijgesteld, en nog slechts voorloopig, die onmisbaar zijn voor den spoorwegdienst.

de Regeering. Soms werden groote bewegingen per telefoon door de Regeering aangekondigd, soms met geschreven orders. Op de zelfde wijze werden extra-treinen voor speciaal vervoer bevolen.

Na den grooten uittocht der Engelsche onderdanen bij het begin van den oorlog en na afloop van de mobilisatie verminderde het personen- en het goederenverkeer in die mate, dat over een groot deel van het net de nachtdienst kon worden opgeheven. Toen werd veel personeel afgestaan voor krijgs- en bewakingsdienst. De toestand van het blanke personeel op het einde van 1899 blijkt uit het volgend overzicht:

op de lijnen der N. Z. A. S. M.....	2223
op het bezette deel van den Natalspoorweg.....	221
geleend aan de O. V. G. S.....	27
"    "    den Pietersburgspoorweg.....	4
bij commando- of bewakingsdienst.....	576

Totaal..... 3051

De hierboven genoemde bewakingsdienst (stationsemplacementen, lijnen en bruggen, enz.) werd beschouwd als krijgsveld; het daarbij ingedeelde personeel stond uitsluitend onder den Commandant-generaal.<sup>1)</sup>

Op den *Pretoria - Pietersburgspoorweg* was de directeur, een Engelschman, niet voldoende te vertrouwen, om hem geheel zelfstandig te laten werken. Daarom noodzaakte men hem in de eerste dagen van den oorlog het land te verlaten. De Regeering der Z. A. R. stelde een regeeringsambtenaar (ingenieur) aan als Algemeen Bestuurder der Maatschappij. Over deze lijn oefende het Gouvernement het zelfde beschikkingsrecht uit als over de lijnen der N. Z. A. S. M. Aanvankelijk is er over gedacht, aan laatstgenoemde maatschappij de exploitatie van de Pretoria—Pietersburglijn op te dragen. Toch is dit niet geschied. Daar het vervoer op dezé lijn al spoedig zeer onbeduidend bleek te zijn, gaf men er de voorkeur aan den dienst gescheiden te houden. Wel moest de N. Z. A. S. M. op last van de Regeering der Z. A. R. met eenig personeel en met locomotieven bijspringen.

De spoorwegen in den *Oranje-Vrijstaat* waren gouvernementsspoorwegen, de beambten dus staatsambtenaren. Daardoor stonden de spoorwegen, ook zonder nadere opeisching of opcommandeering, onbeperkt ter beschikking van de Regeering voor de uitvoering van transporten ten behoeve van de verdediging. Evenals in de Z. A. R. werd ook hier het noodige spoorwegvervoer door het krijgsveld aan de directie opgegeven, die voor de uitvoering zorgde.

De directeur dezer spoorwegen, een Engelschman, was op de hand der Boeren en heeft tot aan de geheele ontruiming van den Oranje-Vrijstaat door de Boerenstrijdmacht (einde Mei 1900) de zaak der Republieken gediend. Een groot deel van het personeel daarentegen was Engelschgezind. Vóór het uitbreken van den oorlog verlieten 400 man

<sup>1)</sup> De Ingenieur, 1900, Nos. 28 en 29.

van het personeel den dienst en stelden zich ter beschikking van den Overste GIROUARD. Ook vele achterblijvenden waren zeer Engelschgezind, wat herhaalde malen tot wrijving aanleiding gaf, toen eenig personeel van de N. Z. A. S. M. ter vervanging van de uitgevallenen dienst ging doen op de Oranje-Vrijstaatsche lijnen.

*ad b.* (Dienstregeling op de door de Boeren veroverde spoorwegen.)

Kort na het uitbreken van den oorlog vielen de Boerenstrijdkrachten zegevierend Natal binnen. Daar Generaal WHITE zich te Ladysmith wist te handhaven, en genoemd punt den Natalspoorweg beheerschte, kon de veroverde lijn slechts tot een weinig ten N. van Ladysmith (Modderspruit) worden geëxploiteerd. Weldra verkreeg de oorlog hier een stilstaand karakter; de Boeren sloten Ladysmith in en kozen, om dit beleg naar het Z. te dekken, eene sterke stelling achter de Tugela nabij Colenso; anderzijds lag SIR BULLER ten Z. van de Tugela en deed verscheidene vergeefsche pogingen om het beleg te verbreken.

Eerst op 10 October 1899, toen de Directeur van de N. Z. A. S. M. den Generaal JOUBERT in het lager te Zandspruit bezocht, vernam hij, dat het voornemen bestond het personeel en materieel der maatschappij te gebruiken voor de exploitatie van den spoorweg in Natal bij het voortrukken der republikeinsche strijdmacht. In dit opzicht was door de maatschappij niets voorbereid, omdat zij nimmer kennis had gedragen van een offensief operatieplan. Ten einde de N. Z. A. S. M. te vrijwaren voor eventueele moeilijkheden, werd bepaald, dat de exploitatie van den spoorweg in Natal geheel door en voor rekening van de Regering zou geschieden. Het noodige personeel werd tijdelijk van de maatschappij overgenomen, het materieel geleend of gehuurd. Het rollend materieel en de magazijnsgoederen, die op den Natalspoorweg werden buitgemaakt, werden als staatseigendom der Z. A. R. beschouwd. Vracht werd op de geoccupeerde lijnen niet geheven, hetgeen de administratie aldaar zeer eenvoudig maakte. Alle vervoer geschiedde op last van de militaire bevelhebbers.

Daar de N. Z. A. S. M. als zoodanig niets met de leiding van den dienst op de Natallijn te maken had, deed zich onmiddellijk de behoefte gevoelen aan een spoorwegautoriteit in het hoofdkwartier van den Commandant-generaal. Als zoodanig werd den Generaal JOUBERT een Afdelingschef van de N. Z. A. S. M. toegevoegd, die tevens chef van den „uitvoerenden dienst” op de veroverde lijn was. Men kan den toestand in Natal dus vergelijken met dien van eene nieuw opgerichte maatschappij, waarvan de directeur-generaal zich in het groote hoofdkwartier bevond. Het hoofdbureau van den nieuwen spoorwegdienst werd te Newcastle gevestigd.

14 October 1899 gaf de Commandant-generaal bevel den Natalspoorweg ten behoeve van het militair vervoer te exploiteeren, voor zoover zij door de verbonden republikeinsche troepen zou worden verrees-

terd. Al naarmate de Boerencommando's voortrukten, werd de Natallijn geopend:

17 October	tot Newcastle	( 62 KM.)
20 "	" Dannhauser	( 98 " )
22 "	" Hattingspruit	(110 " )
25 "	" Glencoe	(122 " )
27 "	" Dundee	(zijlijn van 9 " )
2 November	" Elandslaagte	(171 " )
7 "	" Modderspruit	(187 " )

Toen in het laatst van Februari 1900 de krijgskansen keerden, de Colenso-stellingen verlaten werden en het beleg voor Ladysmith opgebroken werd, ontruimde men de Natallijn geleidelijk, naarmate de troepen terug trokken. 1 Maart vertrok de laatste trein van Modderspruit. Geruimen tijd bleef nu Glencoe het laatste Boerenstation, totdat de verbonden strijdmachten einde Mei 1900 terugtrokken naar Langsnek, en Charlestown, het Natalsche grensstation, hun eindpunt werd. Hiermede was de exploitatie ongeveer tot haar oorspronkelijken omvang teruggebracht. De verovering van de Z. A. R. volgde kort daarop.

Behalve op het O. operatieterrein drongen de Boeren aanvankelijk ook in het centrum zegevierend voorwaarts. De Oranjerivier werd overschreden en het N. deel der Kaapkolonie binnengerukt, vooral met het doel de hier wonende Boeren, die veelal op de hand der Republieken waren, tot opstand te bewegen. Eenige districten werden vermeesterd. Al waren de groote spoorwegbruggen over de Oranjerivier bij Norvals Pont en Bethulie niet vernield, toch schijnen de spoorwegen in die districten vóór de ontruiming door de Engelschen grootendeels onbruikbaar te zijn gemaakt. Eerst, nadat de bezetting geruimen tijd geduurd had, ging men er toe over deze voor de Republikeinsche troepen in orde te brengen. Dit geschiedde voornamelijk op aandrang van de Transvaalsche Regeering, die eene betere verbinding met haar te Colesberg liggende commando's wenschte.

De Regeering van den O. V. belastte een particulier ingenieur met het in orde maken dezer lijnen en, zoodra zij gereed waren, ook met de leiding van het verkeer. Op last van de Z. A. R. sprong de N. Z. A. S. M. bij, door personeel voor de exploitatie af te staan; ook deed haar materieel dienst op deze veroverde lijnen, evenals op die van de daarbij aansluitende O. V. spoorwegen. Met de exploitatie bemoeide de maatschappij zich in het geheel niet; deze geschiedde onder leiding van den hierboven bedoelden directeur.

*ad c.* (Dienstregeling op de door de Engelschen veroverde spoorwegen.)

Den 11<sup>en</sup> Februari 1900 begon LORD ROBERTS zijn opmarsch uit het kamp aan de Modderrivier met het doel om, Kimberley ontzettend, op Bloemfontein te marcheeren. Werkelijk rukte de Engelsche Opperbevelhebber met zijne macht 13 Maart Bloemfontein binnen. Hier moest

om verschillende redenen eene langdurige rust gehouden worden. Zoo moesten o. a. de Boeren eerst uit het N. van de Kaapkolonie en het Z. van den O.-V. verdreven worden, opdat men de uit de Kaapkolonie leidende spoorlijn bij de verdere operatiën als verbindingsweg zou kunnen gebruiken. Den 3<sup>en</sup> Mei werd de voorwaartsche beweging in N. richting hervat en den 5<sup>en</sup> Juni 1900 Pretoria bezet. Ook hier kwam de aanval tijdelijk tot staan. Eerst 23 Juli rukten de Engelschen verder, ditmaal in O. richting langs de Delagoabaai-lijn. Den 24<sup>sten</sup> September 1900 werd Komatipoort, het laatste Z.-A. station dier lijn bezet, en waren de Engelschen vrijwel in het bezit van het geheele spoorweginet der Z. A. R.

Niettegenstaande LORD ROBERTS den 11<sup>en</sup> Februari 1900 de voorwaartsche beweging begon, die tot de verovering der beide republieken leidde, kon eene behoorlijke regeling betreffende de exploitatie der veroverde spoorwegen eerst plaats vinden na de bezetting van Bloemfontein op 13 Maart, omdat men eerst toen in voeling kwam met de spoorwegen des vijands.

Het is wel duidelijk, dat hier eene andere regeling toepassing vinden moest dan in de koloniën. Had men daar te maken met eene hoofdzakelijk loyale bevolking en met een loyaal spoorwegpersoneel, zoodat de eigenlijke exploitatie geheel in handen van de burgerautoriteiten blijven kon, in den O.-V. zou men eene vijandige bevolking vinden en een ten deele minder gunstig gestemd spoorwegpersoneel, terwijl men in de Z. A. R. kon rekenen op eene zeer vijandelijke stemming van bevolking en spoorwegpersoneel. Bovendien moest men thans, veel meer dan te voren, rekenen op beschadigde lijnen en op door den vijand gepleegde aanslagen op de treinen. In verband hiermede besloot Luitenant-Kolonel GIROUARD, zooals hij zegt, een *geheel ander* stelsel van exploitatie toe te passen als in de Kaapkolonie en Natal. <sup>1)</sup>

Daarom werd volledig beslag gelegd op de veroverde lijnen, en exploiteerde GIROUARD ze onder den naam „Imperial Military Railways” (I. M. R.), geholpen door een staf en personeel, militairen en burgers, door hem aangewezen. Hijzelf trad op als directeur-generaal en hield de geheele exploitatie van den spoorweg met de contrôle in eigen hand. Daar deze zaak zijn volle aandacht eischte, droeg hij zijn taak in de Kaapkolonie en Natal aan een majoor van de genie over met den titel „Deputy Director of Railways”. <sup>2)</sup>

De chef van den staf van den Opperbevelhebber, LORD KITCHENER, wees aan, wat per spoor zou worden vervoerd; niets ging zonder zijn order per trein naar het front. Het aantal wagons, dat per dag kon vervoerd worden, werd hem door de spoorwegautoriteiten medegedeeld. Hij verdeelde deze van dag tot dag, naarmate van de behoefte, onder verplegingsdienst, remonte, troepenvervoer, enz. Eene

<sup>1)</sup> GIROUARD, blz. 34.

<sup>2)</sup> T. a. p. blz. 37.

spoorwegautoriteit in het groote hoofdkwartier ging alle aanvragen tot vervoer na. Werd meer transport geëischt dan binnen een bepaalden tijd mogelijk was, dan geschiedde de verdeling onder de verschillende takken van dienst naarmate van de noodzakelijkheid der transporten. Minder noodige aanvragen werden dan afgewezen. <sup>1)</sup>

De dienstregeling op de lijnen kwam neer op het volgende:

In de eerste plaats werd, als op de bevriende lijnen, een „military controlling staff” ingesteld. Dat hier, meer nog dan op laatstgenoemde, eene schakel noodig was tusschen leger en technisch spoorwegpersoneel is duidelijk. De Majoor der Genie MURRAY, die eerst „Assistant Director” van de Kaapsche spoorwegen was geweest, werd dit nu te Bloemfontein voor de I. M. R. Onder hem stonden „Deputy Assistant Directors” (D. A. D.) te Bloemfontein, later ook één te Kroonstad. Toen het leger de voorwaartsche beweging N. van eerstgenoemde stad weder aannam, vergezelde een derde D. A. D. het hoofdkwartier; deze won alle spoorweginlichtingen in, die voor de autoriteiten in den rug van het leger van gewicht konden zijn, ondervroeg alle spoorwegbeambten, die op hun post waren gebleven, bevestigde hen in hun ambt of zond hen weg, indien hij ze niet vertrouwde, kortom, hij trof alle maatregelen om het vervoer op de lijnen te kunnen hervatten, zoodra zij hersteld zouden zijn.

Eindelijk werden ook „Railway Staff Officers” aangesteld op alle belangrijke stations en op het eindstation (railhead). <sup>2)</sup>

Tot dusverre is de regeling derhalve geheel overeenkomstig aan die in de Kaapkolonie. Het verschil tusschen beide stelsels ligt dan ook meer in de wijze, waarop de *technische* leiding van den spoorwegdienst met behulp van de z.g. „technical working staff” geregeld werd. In de koloniën bleef die geheel in handen van de spoorwegautoriteiten; op de I. M. R. ging dit niet, omdat een deel van het personeel met de Boerentropen terugtrok, een ander deel door het krijgsbestuur niet werd vertrouwd. Bij aankomst te Bloemfontein bleek, dat van de O. V. G. S. de directeur-generaal, de „traffic manager” en de hoofd-administrateur met eenige mindere beambten N.-waarts met den vijand teruggegaan waren. Tal van andere autoriteiten waren op hun post gebleven.

Al het spoorwegpersoneel, dat bij het uitbreken van den oorlog den O.-V. verlaten had, werd onmiddellijk hersteld, zooveel mogelijk op de oude posten. De hoofdingenieur en de leider van den locomotievendienst werden geschorst en door genie-officieren vervangen. Aan het hoofd van den telegraafdienst kwam insgelijks een genie-officier.

Daar het verkeer natuurlijk het best verzekerd was, indien men alle hoogere posten deed vervullen door mannen, die doorkneed waren in de exploitatie van de eigenaardige Z.-A. lijnen, werden voor de overige

<sup>1)</sup> T. a. p. blz. 42.

<sup>2)</sup> GIROUARD, blzn. 34/5.

opengevallen hogere betrekkingen bij de I. M. R. zooveel mogelijk beambten van de Kaapsche spoorwegen aangewezen. De afdeelingen „weg en werken”, „locomotievendienst” en „magazijnsvoorraden” werden door genie-officieren gecontroleerd; die, welke het vervoer regelde, alsmede de administratieve afdeeling kwamen in handen van burger-spoorwegautoriteiten met ervaring van de Z.-A. spoorwegstelsels. <sup>1)</sup>

Beschouwt men het hier door GIROUARD toegepaste stelsel meer van nabij, dan blijkt, dat het niet in die mate afwijkt van het andere, als zijne hiervóór aangehaalde woorden dit zouden doen vermoeden. Het karakteristieke verschil tusschen den dienst op de I. M. R. en den daarvóór beschrevenen bestond hierin, dat het militaire element zich op eerstgenoemde meer op den voorgrond stellen moest. Een militair plaatste zich aan het hoofd van den geheelen spoorwegdienst, terwijl ook aan het hoofd van sommige technische takken van dienst officieren werden geplaatst. Natuurlijk nam de militaire inmenging met den technischen spoorwegdienst nog toe, toen LORD ROBERTS 3 Mei 1900 van Bloemfontein N.-waarts rukte. Weldra zou men den spoorweg vernield vinden op eene wijze, zooals dat te voren nooit in eenigen veldtocht was voorgekomen.

Naarmate men voortrukte, werd de rest van de O. V. G. S. aange- trokken bij de I. M. R.; later ook achtereenvolgens deelen van de N. Z. A. S. M. De beambten van deze maatschappij waren bijna allen vijandig; men zag zich dus genoodzaakt hen te ontslaan en zelfs hen, vóórzoover geen burgers der Z. A. R., het land uit te zetten. Tot 1 Mei 1901 keerden in het geheel 1689 leden van het personeel naar Europa terug. <sup>2)</sup> Zij werden vervangen door officieren en minderen van 4 spoorwegcompagnieën der genietroepen; door menschen van de „Railway reserve”, zijnde beambten van de groote Engelsche spoorwegmaatschappijen, speciaal voor dat doel geworven en in eens bij de reserve ingedeeld; verder door geleend personeel der Kaapsche spoorwegen, en eindelijk door soldaten en oud-soldaten. Reeds gedurende de halt te Bloemfontein had men eene lijst aangelegd van soldaten, die eenig verstand van spoorwegzaken hadden. Na aankomst der Engelschen te Johannesburg werden zij uit de regimenten gelicht en bij de I. M. R. ingedeeld. Het duurde eenigen tijd, eer al deze mannen, van wie velen

<sup>1)</sup> T. a. p. blzn. 36/7.

<sup>2)</sup> Verslag der N. Z. A. S. M. over 1900, blz. 23. Uit de antwoorden van den Generaal-majoor BARTON tijdens de enquête mag men afleiden, dat ook op de Transvaalsche spoorwegen een deel van het personeel in dienst bleef. Vermoedelijk waren dit Transvaalsche burgers. Zij gaven echter aanleiding tot een groot aantal klachten over brutaal optreden tégen de officieren en belemmerden soms eerder het vervoer, dan dat zij het bevorderden. Generaal BARTON vermeldde hierbij voorbeelden van moedwillig door het personeel veroorzaakte spoorwegongelukken, waarbij tal van dooden voorkwamen. Minutes of evidence, Nos. 16277 t/m '82.

slechts weinig kennis ter zake bleken te hebben, ieder in een hun passenden werkring waren geplaatst. Op die wijze werden 3000 spoorwegbeambten vervangen, waarvan 1000 door gewone soldaten. <sup>1)</sup>

Het aangenomen stelsel van exploitatie werd, naarmate men verder rukte, uitgebreid. Het hoofdkwartier, zoowel van den m. c. staf als van den „technical working staff” werd overgebracht naar Johannesburg, terwijl men vertegenwoordigers in den O. V. achter liet. Den 1<sup>sten</sup> Juni kwam de Director of Railways, GIROUARD, te Johannesburg aan. Onmiddellijk werd de administratie van het reeds vermeersterde deel der Transvaalsche spoorwegen overgenomen en de overname van de rest van het stelsel voorbereid, om haar ten uitvoer te leggen, zoodra de verdere deelen van het net in bezit zouden genomen zijn. Het verkeer tot Johannesburg werd 10 Juni heropend, 14 dagen na het binnenrukken der eerste Engelsche troepen. Natuurlijk trachtte men nu zoo spoedig mogelijk de Natallijn weder in orde te brengen om BULLER's macht de hand te reiken en dezen veel korteren spoorweg als etappe-lijn voor het leger te kunnen benutten. Zoowel van uit het N. als van uit het Z. werd aan het herstel der lijn gewerkt. 26 Juli 1900 reikte men elkaar te Standerton (elders wordt opgegeven te Vlakfontein) de hand en werd de lijn Elandsfontein—Durban voor doorgaand verkeer heropend. Het gedeelte van de Transvaallijn van af de Natalsche grens tot Standerton werd, in verband hiermede, eenigen tijd door de Natalsche Gouvernmentsspoorwegen geëxploiteerd. Eerst 15 Augustus 1900 namen de I. M. R. dit gedeelte over.

Zoodra LORD ROBERTS Pretoria binnengerukt was, werd den directeur der N. Z. A. S. M. te kennen gegeven, dat men geen prijs stelde op de diensten van zijn personeel, dat de lijnen door de I. M. R. onder leiding van den Luitenant-Kolonel GIROUARD zouden worden geëxploiteerd, dat men de eigendommen der maatschappij zou eerbiedigen, en dat voor het vervoer zou worden betaald op de zelfde wijze, als de Z.-A. Regeering dit had gedaan. Aan den directeur en eenig administratief personeel werd weldra toegestaan voorloopig te blijven om inlichtingen te verstrekken, bij de overname van den dienst behulpzaam te zijn en de verdere belangen der maatschappij te behartigen. <sup>2)</sup>

Eene definitieve regeling der tarieven heeft tusschen GIROUARD en den directeur nimmer plaats gevonden, hoewel laatstgenoemde daarop meermalen heeft aangedrongen. Den 3<sup>en</sup> Augustus werd beslag gelegd op het archief der maatschappij, terwijl korten tijd later de verklaring van LORD ROBERTS en van GIROUARD — dat voor alle transporten zou worden betaald — herroepen werd, als gedaan door niet bevoegden!

Toen op 1 September 1900 officieel de inlijving der Z. A. R. was

<sup>1)</sup> GIROUARD, blz. 41.

<sup>2)</sup> Verslag der N. Z. A. S. M. 1900, blzn. 17/8.



afgekondigd, volgde den 12<sup>en</sup> dier maand eene formeele beslaglegging op alle eigendommen van de maatschappij door de Britsche Regeering. <sup>1)</sup> Hiermede hield alle bemoeiing van de N. Z. A. S. M. en van hare directie met de exploitatie der lijnen op. Den 16<sup>en</sup> October 1900 vertrok de directeur uit Pretoria naar Nederland.

Inmiddels was 21 Juni het spoorwegverkeer met Pretoria door de Engelschen heropend. In het begin van Augustus was de Delagoabaai-lijn tot Middelburg in hunne handen en werd het verkeer tot daar hersteld. Hier hielden de troepen eene halt tot de laatste week van Augustus, toen de voorwaartsche beweging opnieuw begon en onafgebroken doorgezet werd tot Komatipoort aan de Portugeesche grens, waar de troepen 24 September aankwamen. De lijn werd hersteld en het vervoer den 27<sup>sten</sup> d.a.v. geopend.

Toen in October 1900 het spoorwegverkeer wederom tot Delagoabaai uitgestrekt werd, zond GIROUARD ook een luitenant der genie met den lokalen rang van majoor naar Lourenço-Marques, om daar als „Assistant Director of Railways” op te treden. Hij vergemakkelijkte het vervoer van goederen voor het leger van de Delagoabaai en vertegenwoordigde de I. M. R. tegenover de Portugeesche beampten.

De spoorlijn van Pretoria naar het N. tot Pietersburg werd eerst in April 1901 geheel door de Engelschen in exploitatie genomen.

Uit het rapport van SIR FLEETWOOD WILSON blijkt, dat de I. M. R. als eene afzonderlijke, zelfstandige spoorwegmaatschappij beheerd werden. De tarieven waren de zelfde als die, door GIROUARD met de Kaapkoloniespoorwegen voor het oorlogsvervoer bedongen. Voor doorgaand vervoer van de Kaapsche havens tot in Transvaal werd ineens aan de kust betaald, en het aan de I. M. R. toekomende deel der vracht later met de C. G. R. verrekend. <sup>2)</sup>

Toen in het einde van 1901 het land meer en meer tot rust begon te komen en het burgerbestuur zijn taak begon te hervatten, had GIROUARD eene aanzienlijke vermeerdering van bezigheden in verband met het naderend einde der vijandelijkheden en het overgeven van de spoorwegen aan het burgerbestuur. Daarom droeg hij zijne betrekking van directeur-generaal van de I. M. R. over aan een luitenant-kolonel der genie, terwijl hij zelf als „Director of Railways” bij den opperbevelhebber bleef. Genoemde directeur-generaal ontving zijne bevelen, zowel in burger als in militair opzicht, rechtstreeks van den Director of Railways. Den 1<sup>sten</sup> Juli 1902 werden de spoorwegen, nadat de vrede inmiddels gesloten was, overgegeven aan het burgerbestuur. <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> T. a. p. blzn. 30—38.

<sup>2)</sup> Appendices, blzn. 309—316.

<sup>3)</sup> Voor een volledig en duidelijk schema van de bevelvoering over alle spoorwegen in Z.-Afrika van Juni 1900—December 1901 wordt verwezen naar de graphische voorstelling (Chart N<sup>o</sup>. 1) achter GIROUARD's rapport.

*Ad. d.* (Exploitatie van het net der Boeren tijdens hun terugtocht.)

Dit punt eischt na al het voorgaande weinig toelichting. Reeds vóór het uitbreken der vijandelikheden had de directie der N. Z. A. S. M. met het oog op een mogelijk in handen des vijands geraken van een deel van het net eene dienstorder <sup>1)</sup> voor haar personeel uitgevaardigd, waarin voor dat geval de te volgen gedragslijn was voorgeschreven. Aan die dienstorder ontleenen wij het volgende:

„Het personeel zal zoo lang mogelijk zijn dienst blijven verrichten „en zich niet eigenmachtig van zijn post mogen verwijderen, voordat „deze door vijandelijke troepen in bezit genomen is. . . .

„Indien een gedeelte van den spoorweg door den vijand in bezit is „genomen, zal het personeel van dat gedeelte trachten op een of andere „wijze zich te begeven naar gedeelten van den spoorweg, die nog niet „in handen van den vijand zijn, en zich weer ter beschikking van den „dienst stellen, tenzij het vertrek door den vijand wordt belet, of blij- „ven in 't belang van een gezin wenschelijk is. . . .

„In 't algemeen moet als beginsel gelden, dat niet vrijwillig diensten „worden bewezen aan den vijand. Mocht in sommige gevallen dwang „door bedreiging worden uitgeoefend voor de vervulling van zekere „dienstverrichtingen, dan zal daaraan lijdelijk gevolg kunnen worden „gegeven, doch zal men moeten trachten zich daaraan zooveel en zoo „spoedig mogelijk te onttrekken.

„Het personeel zal bevoegd zijn zich voor gevangenschap te vrijwaren „door te beloven op zijn standplaats te blijven en geen deel te nemen „aan den strijd.”

Welke bepalingen in dit opzicht op de O. V. G. S. gemaakt waren, is niet bekend. Gelet op de overwegend Engelsche stemming van het personeel is het waarschijnlijk, dat zij minder stellig zijn geweest.

De bovenvermelde bepalingen werden van toepassing, toen de Engelsen in 1900 zegevierend eerst den O. V., later ook de Z. A. R. binnenrukten. Het personeel legde overal na de occupatie zijne werkzaamheden neder. Feitelijke dwang om den arbeid te hervatten werd hier en daar toegepast, doch dit schijnt tegen de bedoeling van den Opperbevelhebber en slechts gedurende korten tijd te zijn geschied. Alleen werden een zestigtal werklieden der centrale werkplaatsen te Pretoria drie maanden lang onder dwang, hoewel tegen betaling, aan den arbeid gehouden. <sup>2)</sup>

Wat de exploitatie der lijnen door de Boeren aangaat, bleven de van kracht zijnde beginselen gehandhaafd; de dienst werd ingekrompen, naarmate de eigen strijdkrachten terug moesten. Terwijl bij het oprukken der Engelsche strijdmacht naar Pretoria de directeur der N. Z. A. S. M. aldaar bleef, waren reeds te voren de noodige maatregelen ge-

<sup>1)</sup> N<sup>o</sup>. 32, d.d. 6 September 1899.

<sup>2)</sup> Verslag N. Z. A. S. M. 1900, blzn. 16/7.

nomen om eene geregelde voortzetting der exploitatie op het nog niet door de Britsche krijgsmacht bezette gedeelte van de Oosterlijn te verzekeren. Daartoe ontving de secretaris der directie de opdracht zich naar Waterval - Boven te begeven om dáár het bestuur bij de Regeering te vertegenwoordigen en de leiding der exploitatie op zich te nemen. Tot de bezetting van genoemd station op 30 Augustus 1900 bleef hij aldaar met de afdeelingkantoren van „Mouvement en Tractie”, en van „Weg en Werken”. Daarna begaf de vertegenwoordiger der directie zich telkens met een voldoende staf meer O-waarts om de exploitatie geregeld te kunnen voortzetten. Na zich eenige dagen te Hectorspruit te hebben gevestigd, waar de kantoren in spoorwegrijtuigen werden gehouden, moest men spoedig verder de wijk nemen. Eindelijk werd alles naar Lourenço-Marques overgebracht.

Op 18 September 1900, ééne week vóór de bezetting van Komati-poort aan de Portugeesche grens, eindigde de exploitatie geheel. Het grootste gedeelte van het personeel week mede uit naar Lourenço-Marques. <sup>1)</sup>

Het gedeelte van den Noorderspoorweg van Pietersburg tot Warmbad bleef nog eenigen tijd in handen der Boeren. Hier hield de dienst in de eerste maanden van 1901 geheel op.

---

<sup>1)</sup> Verslag N. Z. A. S. M. 1900, blzn. 39/40.

(Wordt vervolgd).

## Motorrijwielen en Automobielen,

DOOR

T. J. HALLEGRAEFF, *Kapitein der Infanterie.*

(Vervolg van bladz. 220.)

Kunnen de, in de voorgaande aflevering vermelde, diensten vervuld worden door elke automobiel, de nu volgende transportdienst vereischt ander materieel.

In de eerste plaats krijgen wij nu de zoogenaamde lastwagens. Eene der grootste Duitse fabrieken, de Daimler Motoren Gesellschaft, onderscheidt deze in twee soorten, n.l. lichte en zware transportwagens. De lichte vervoeren een nuttigen last van 750 tot 1000 KG., de zware tot 5000 KG.

De prijscourant dezer maatschappij geeft tien verschillende wagentypen aan, naar gelang van de bestemming.

De grootste capaciteit van de machines der lichte wagens is  $9\frac{1}{2}$  paardekracht, die der zware 25.

Naarmate de raden der wagens al dan niet van gummibanden zijn voorzien, bedraagt de maximum-snelheid voor lichte wagens 20 of 16 KM. per uur, voor zware wagens 18 of 14 KM. Het benzineverbruik bedraagt voor de lichte wagens hoogstens 4 KG. per uur, voor de zware 4 tot 9 KG.

Lichte wagens rijden op goede wegen vlot over hellingen van 1:10, waarbij de wagen slechts twee cylinders behoeft te hebben, bij steilere hellingen, die van 1 op 8 niet te boven gaande, moet de wagen vier cylinders hebben.

In de tweede plaats kan men gebruiken een of meer treinen van het type, als die van den Kolonel RENARD, of wel die, welke in Duitschland gebouwd zijn, naar aanwijzing van den Luitenant TROOST van de Schutztruppe in Afrika.

Naar aanwijzingen van dien officier werd, als gevolg der uitgeschreven prijsvraag (zie Bijlage II), door de Neue Automobil Gesellschaft eene machine gebouwd, welke op de Duitse Automobiel-tentoonstelling in 1903 werd geëxposeerd.

Drie verbeterde types bouwde daarna deze zelfde maatschappij, welke op 20 April 1904 per stoomschip König uit Hamburg naar Afrika zijn gezonden en aldaar gebruikt worden.

Deze machines, gevuld met 150 KG. benzine, nog 200 KG. medevoerende in een reservoir, kunnen een afstand van 480 KM. afleggen, waarbij zij voor elke 100 KM. slechts 2 à 3 Liter water noodig hebben. Ten einde te voorkomen, dat de machine in den zandigen bodem van Afrika door zijn zwaar gewicht in den grond zou zakken, zijn de velgen der raden 40 cM. breed gemaakt, terwijl deze breedte op bijzonder zandige gedeelten door het opschroeven van ijzeren platen tot 1 Meter vergroot kan worden, waardoor inzinken geheel uitgesloten is.

Zonder eenige moeite berijden deze machines hellingen van 1 op 4; worden de hellingen steiler, dan wordt op de te beklimmen hoogte een zwaar anker uitgeworpen, waaraan een staaldraadkabel is bevestigd. Zonder gevaar voor springen kan aan dezen kabel 14.000 KG. worden opgetrokken. Het andere einde van den kabel is vastgehecht op eene trommel, die zich aan de machine bevindt, en welke door den motor gedraaid kan worden. Door het opwinden van den kabel, nadat het anker is uitgeworpen, wordt de machine dus vanzelf tegen de hoogte opgetrokken.

Onder gewone omstandigheden en op hellingen niet grooter dan 1 op 4 kan de machine drie aangehaakte wagens voorttrekken met een nuttigen last van 20.000 KG.

Moeten deze tegen eene steile helling worden opgebracht, dan wordt eerst de machine opgetrokken, en vervolgens aan den weer afgewonden kabel bij gedeelten de aangehaakte last.

Waar op een gewonen wagen slechts 1000 KG. nuttige last vervoerd kan worden, vervangt dus een dergelijke trein van drie voertuigen een twintigtal gewone wagens.

Houdt men nu in het oog den voorraad fourage en drinkwater, die voor de bespanningen der 20 wagens medegenomen moet worden, dan blijkt duidelijk, welke groote voordeelen een dergelijk transport in Afrika geeft. De kosten van aanschaffing bedragen 34.000 Mark. Het ware mogelijk geweest door een dergelijken trein den geheelen tocht te doen medemaken van den Majoor VON GLASENAPP van Windhoek naar Onjatu (afstand  $\pm$  150 KM.).

Automobielen, ingericht als stations voor draadlooze telegrafie, worden in Afrika eveneens gebruikt. Ten einde de electriche golven, die naar het ontvangstation moeten overgaan niet te verstoren, zijn de draden, waarvan deze uitgaan, bevestigd op een kleinen ballon captif.

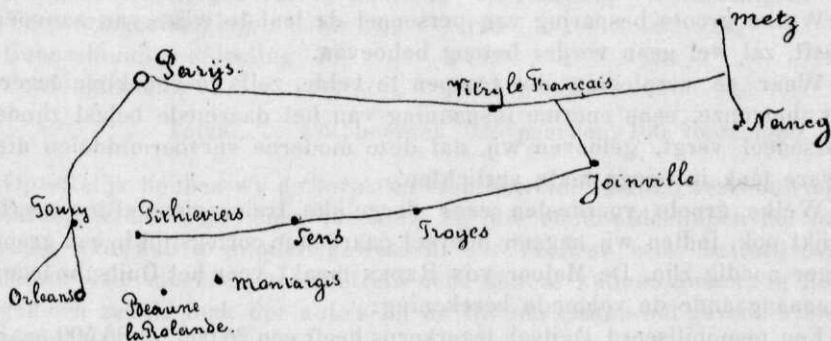
De kabel, waaraan deze ballon is bevestigd, wordt op- en afgewonden door den motor van de auto. Ter vulling van den ballon wordt waterstofgas in ijzeren buizen boven op den wagen medegevoerd. In de auto bevindt zich de toestel voor het ontvangen en voor het verzenden van berichten.

Welke voordeelen de inrichting van een verplegingstrein met automobielen aanbiedt, zal door het volgende voorbeeld duidelijk in het oog springen. (Löbell's Jahresberichte 1902.)

Toen het leger van Prins FRIEDRICH CARL na de capitulatie van Metz

op 27 October 1870 met versnelde marschen op Orleans aanrukte om het belegeringsleger van Parijs te beveiligen tegen het nieuw geformeerde Loire-leger, bestond het uit 49.600 man infanterie, 10.160 paarden en 376 vuurmonden.

Schetskaart op 1/3.700.000.



Op den 25sten November bereikte deze legermacht de lijn Toury — Pithievers—Beauce la Rolande, waarin zij geruimen tijd bleef.

De spoorweg, die als etappelijjn voor het nazenden der oorlogsbehoefden diende, was op verschillende punten vernield, zoodat eerst op 20 Januari 1871 een geregeld verkeer daarlangs kon plaats hebben. Tot en met 7 December was Joinville het eindpunt der spoorwegverbinding; van daar begon de ruim 200 KM. lange etappeweg over Troyes, Sens naar Pithievers, waarlangs aan het leger alle benoedigdheden voor verpleging, wapening en kleeding moesten worden nagezonden. Was deze legermacht niet in eene streek geweest, zoo rijk aan hulpbronnen, waar bovendien nagenoeg nog geen troepen verblijf hadden gehouden, zoodat zij geheel ter plaatse in hare behoeften kon voorzien, dan zou haar dagelijks 200.000 KG. of 200 ton gewicht aan verplegingsvoorraad moeten zijn toegezonden, m. a. w. de trein had dagelijks  $200 \times 200 = 40.000$  Tonnenkilometers moeten kunnen produceeren.

Een wagen met twee paarden kan ongeveer een ton gewicht aan nuttigen last vervoeren, terwijl per dag een afstand van 30 KM. kan worden afgelegd, waarvan de helft gerekend wordt voor ledig terugrijden. Om 40.000 Tonnenkilometers te kunnen leveren, zouden  $40.000 : 15 = 2666$  voertuigen met twee paarden noodig zijn geweest of met bijrekening van 20% reserve ongeveer 3000 voertuigen, waarbij dus 3000 soldaten en 6000 paarden, ongeacht de dekkingstroepen.

Wanneer wij nu even in herinnering brengen, dat eene machine, als geëischt in de meermalen genoemde prijsvraag, per dag  $\pm 12$  ton nuttigen last 70 KM. kan vervoeren, en wij ook hiervan de helft rekenen voor ledig terugrijden, dan heeft deze machine eene capaciteit van  $12 \times 35$  of 420 Tonnenkilometers per dag en waren in het onderhavige

geval 40.000 : 420 of 95 van dergelijke machines noodig geweest of, met 25 % reserve rekenende, 120 machines met 240 aangehaakte wagens.

Rekenende, dat voor elken trein dubbel personeel noodig is, dus in plaats van drie, zes man, de onderofficier geleider hieronder begrepen, dan zouden hiertoe  $2 \times 360 = 720$  man of met 10 % reserve 800 man gevorderd worden.

Welke groote besparing van personeel de laatste wijze van aanvoer heeft, zal wel geen verder betoog behoeven.

Waar de verpleging der troepen te velde, zelfs in een klein leger, als het onze, eene enorme inspanning van het daarmede belast zijnde personeel vergt, gelooven wij, dat deze moderne vervoermiddelen die zware taak in hooge mate verlichten.

Welke groote voordeelen eene dergelijke treinsamenstelling geeft, blijkt ook, indien wij nagaan hoeveel paarden in oorlogstijd in een groot leger noodig zijn. De Majoor VON REDEN maakt voor het Duitsche leger dienaangaande de volgende berekening:

Een gemobiliseerd Duitsch legerkorps heeft een 26.000 tot 26.500 paarden in zijne sterkte, de 22 legerkorpsen te zamen dus tusschen de 572.000 en 583.000 paarden.

In tijd van vrede zijn hiervan aanwezig 105.642 paarden benevens 20.000 officierspaarden. Bij de mobilisatie moeten dus nog tusschen de 446.000 en 457.000 paarden aangeschaft worden.

Deze getallen hebben alleen betrekking op het veldleger; met de landweer, de reservetroepen en de belegeringstreinen is hierbij geen rekening gehouden.

Voor aanvulling moet op een groot aantal gerekend worden. In den oorlog van 1870/71 bedroeg dit het  $\frac{1}{6}$  deel der sterkte, wat nog  $\pm$  100.000 paarden zou noodig maken.

Volgens het Jaarboek der statistiek bezat Duitschland op 1 December 1900 4.195.000 paarden. Bij de mobilisatie wordt dus op elk 8<sup>ste</sup> à 9<sup>e</sup> paard beslag gelegd; de beste worden natuurlijk genomen, wat in elk bedrijf groot ongerief geeft.

Door het aantal paarden te verminderen en te vervangen door mechanische trekkracht, bewijst men het eigen land een onschatbaren dienst.

Op belangrijken invoer van paarden uit het buitenland zal men bovendien in oorlogstijd niet kunnen rekenen. Elke regeering toch, die de mogelijkheid voorziet, dat het eigen land in den oorlog betrokken kan worden, zal den uitvoer van paarden verbieden.

Door de invoering van mechanische beweegkracht zouden alle treinen aan beweeglijkheid winnen; afgescheiden van de geringere hoeveelheid fourage, die medegevoerd behoefde te worden, voorkomt men ook het bezwaar, dat, vooral in den eersten tijd, vele paarden wegens ziekte vervangen zullen moeten worden, als gevolg van het ongewone zware werk, enz.

Even goed als in andere legers zou ook in ons leger een op dergelijke wijze samengestelde trein groote voordeelen geven.

Volgens de nieuwe organisatie, zooals deze is opgenomen in de „Oorlogs-organisatiën”, bestaat het detachement trein bij onderstaande afdeelingen van den grooten trein eener divisie van het veldleger uit de navolgende onderdeelen:

Telegraafafdeeling.....	11	hoofden,	18	paarden,	7	voertuigen.
Verplegingsafdeeling....	75	„	128	„	52	„
Geneeskundige afdeeling	70	„	122	„	29	„
Pontonafdeeling.....	33	„	58	„	12	„

Totaal....189 hoofden, 326 paarden, 100 voertuigen.

Opzettelijk hebben wij de korps- en munitietreinen buiten beschouwing gelaten, omdat naar onze meening bij die onder-afdeelingen het invoeren van auto's minder gewenscht is. Verliest eene batterij een caisson, dan moet de munitietrein eene andere kunnen geven; in het algemeen zal de taak der auto's bij de treinen buiten het gevechtveld moeten blijven.

Bovengenoemde treinafdeelingen zouden nu, als volgt, veranderd kunnen worden.

Van de telegraafafdeeling zouden alle voertuigen als automobiel kunnen worden ingericht. Bij het leggen van een kabel levert dit het gemak, dat men den wagen langs den weg kan doen rijden, waarlangs de lijn moet komen, terwijl de machine dezen gelijktijdig afwindt. Auto's met inrichtingen voor draadlooze telegrafie vereenvoudigen de zaak nog meer.

Op de 51 aangeschafte voertuigen van den verplegingstrein moet worden vervoerd eene hoeveelheid levensvoorraad tot een totaal gewicht van 61.526 KG., dus  $\pm$  1000 KG. per wagen.

Eén zware Daimler lastwagen met vier cylindere, ter sterkte van 18-paardekrachten, kan een nuttigen last van 3-5000 KG. vervoeren met eene snelheid van 12 KM. per uur. Aannemende, dat op elken wagen 4000 KG. geladen werd, zouden 15 dergelijke wagens den geheelen voorraad der divisie kunnen vervoeren.

Nam men voorspan-machines met aangehaakte wagens, dan zouden, bij een vervoer van 12.000 KG. per trein, vijf van dergelijke treinen voor eene divisie voldoende zijn.

Het bijbehorend personeel, bewakingsdienst inclus, zou op ge-requireerde auto's moeten worden vervoerd.

Wanneer wij de voertuigen van de geneeskundige afdeeling beschouwen, dan zouden veranderd kunnen worden in auto's: de verbandwagens van het veldhospitaal en van de verbandplaatsafdeelingen. De eerste toch, is in hoofdzaak eene verplaatsbare apotheek, de laatste is bestemd voor het medevoeren van verbandmiddelen. De machines dezer auto's zóó sterk te maken, dat zij een of meer ziekenwagens kunnen slepen. Men heeft dan het middel bij de hand, om als bij eene of meer ziekenkarren paarden ontbreken, ten gevolge van welke oor-



zaak dan ook, deze karren met eigen hulpmiddelen te verplaatsen.

Van den pontontrein zouden de voertuigen door lichte lastwagens kunnen vervangen worden. Het gewicht van een geladen ponton- of schraagwagen bedraagt respectievelijk 2470 of 2340 KG.; de raderwagen en de haverwagen konden dan vervallen, als ook de proviandwagen.

Bij elke divisie zou dan echter moeten aanwezig zijn een automobiel-reparatiewagen, van het type der vervoerbare automobielwerkplaatsen, die in Amerika gebruikt worden.

De Long Distance Automobile Company in Jersey City bouwt dergelijke voertuigen met machines van 24-paardekrachten, waarmede met eene snelheid van 16 KM. per uur kan gereden worden. De bovenbouw van een dergelijken wagen bestaat uit veertien afdeelingen. In eene van deze afdeelingen bevindt zich eene draaibank, welke door een afzonderlijken motor van 5-paardekrachten bediend wordt. Deze motor bedient ook eene kleine dynamo, welke voor electrisch licht van acht gloeilampen in den wagen zorgt.

Voorts bevat deze wagen eene draagbare smederij, aanbeeld, inrichting om te polijsten, een slijpsteen, smidsgereedschap, twee reserve-raden, zes disselboomen, eene dommekracht, benevens eene hoeveelheid verwissel- en remontestukken en gereedschap. Een dergelijke wagen werd reeds in 1903 in Engeland gebruikt bij de manoeuvres en voerde toen bovendien eene hoeveelheid benzine mede voldoende voor een afstand van 470 KM.

Een groot bezwaar van het op dergelijke wijze organiseren der treinen is gelegen in de groote, daaraan verbonden kosten, zelfs voor een klein leger als het onze.

Wanneer wij b.v. eene globale berekening maken van de kosten van een divisie-verplegingstrein, dan komt men tot de navolgende bedragen:

Een zware Daimler lastwagen kost van 14.300 tot 16.420 Mk., dus gemiddeld 15.360 Mk.

Vijftien dergelijke wagens kosten dus . . . 230.400 Mk.

8 reserve voor-raden . . . . . 1.760 „

8 reserve achter-raden . . . . . 2.800 „

Totaal . . . 234.960 Mk. of f 200.976

In mindering van dit bedrag zouden komen:

a. de aankoop van 52 voertuigen ad  $\pm$  f 50 per stuk . . . . . f 2600

b. 128 paarden ad  $\pm$  f 500 per paard . . . . . „ 64.000

Totaal . . . . . f 66.600

De meerdere uitgave in eens zou dus per divisie .  $\pm$  f 135.000 bedragen.

Dit kapitaal zou echter niet renteloos behoeven te zijn.

Men zou n.l. alle groote transporten in vreedestijd daarmede kunnen doen plaats hebben, wat het dubbele voordeel had, dat èn het be-

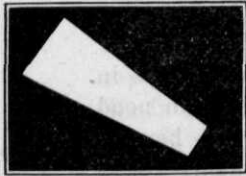
dieningspersoneel geoefend werd, en de kosten van vervoer per spoor werden uitgespaard.

Wij gelooven echter niet, dat onze volksvertegenwoordiging, althans voorloopig, bedragen, voor dit doel op de oorlogsbegroting gebracht, zou toestaan, o.a. omdat de toepassing van het automobilisme op het goedertransport in ons land nog niet inheemsch is.

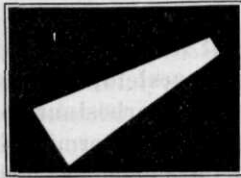
Is dit eenmaal het geval, en wordt het in oorlogstijd beschikbaar stellen van automobielen verplichtend gesteld, zoals thans reeds in Duitsland het geval is, dan heeft het legerbestuur in tijd van nood de beschikking over practisch bruikbare vervoermiddelen, en bepaalt zich de voorbereiding in vreedstijd tot het nauwkeurig aanteekenen van de beschikbare lastwagens en bestuurders, alsmede tot het zooveel noodig oefenen van deze laatsten.

*Helder, 1905.*

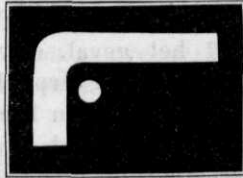
## BIJLAGE I.

WAARSCHUWINSTEKEN DER ASSOCIATION  
GÉNÉRALE AUTOMOBILE.

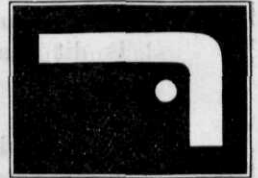
Plotselinge daling.



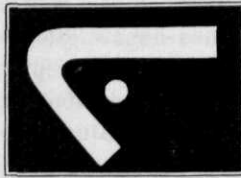
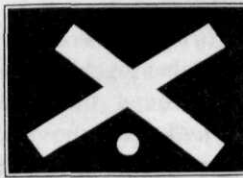
Steile helling.



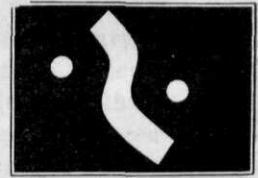
Scherpe bocht naar rechts.



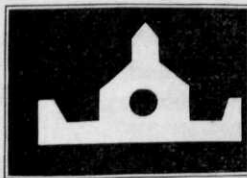
Scherpe bocht naar links.

Scherpe bocht en stijging  
van den weg.Scherpe bocht en daling  
van den weg.

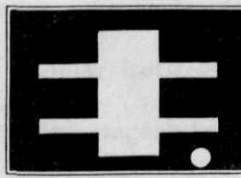
Gevaarlijk kruispunt.



Daling met scherpe bochten.



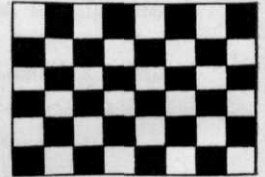
Dorp.



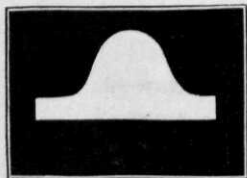
Spoorlijn.



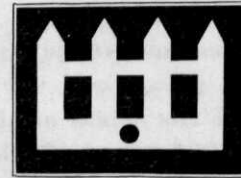
Diepe voren.



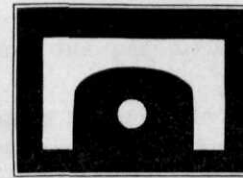
Slechte bestrating.



Steil dalende heuvel.



Vlakke kruising.



Tunnel.

## BIJLAGE II.

Prijsvraag, uitgeschreven door de Ministeriën van Oorlog en van Landbouw in Duitschland in het jaar 1902, betreffende eene automobiel bestemd tot trekmaschine.

- 1°. Het gewicht der machine, inclusief bedieningspersoneel, verbruiksmaterieel, werktuigen en gereedschappen, reservestukken en bepakkings, mag 7500 KG. niet te boven gaan; de zwaarst belaste as mag niet meer dan 5000 KG. druk te dragen hebben.
- 2°. De machine moet op goede wegen, met hellingen niet grooter dan 1 op 10, een aangehaakten bruto-last van 15.000 KG. met eene gemiddelde snelheid van 5 KM. per uur dagelijks 70 KM. kunnen vervoeren; grootste snelheid 8 KM. per uur. Verbruiksmateriaal, afkoelingswater, enz. mag alleen op de machine medegevoerd worden, de voorraad verbruiksmateriaal moet voor minstens twee dagen voldoende zijn, het afkoelingswater mag dagelijks ververscht worden.
- 3°. Zonder aangehaakten last moet de machine hellingen van 1 op 5 kunnen oprijden; zij moet voorzien zijn van eene takelinrichting om den nuttigen last, in zijn geheel of in deelen gesplitst, te kunnen optrekken, waarbij de machine op haar plaats blijft staan. Ten einde alsdan voldoende wrijvingsgewicht te krijgen, mag de machine daarbij met nuttigen last bezwaard worden. De bouw der machine moet toelaten, door het opleggen van nuttigen last, als ballast, kunstmatig den druk op de assen te vergrooten, ten einde meer dan 15.000 KG. bruto-last te kunnen slepen, waar dit op wegen en bruggen veroorloofd is.
- 4°. De machine moet gebruikt kunnen worden op alle wegen, waarop paarden geladen voertuigen kunnen voorttrekken, zelfs wanneer de wegen uitgereden en oneffen zijn, en sterke veranderingen van helling voorkomen.  
Zij moet de wegen kunnen verlaten en zonder aangehaakte lastwagens, heide, wei- en bouwland kunnen berijden. Bij het inzinken in den bodem mogen dus geen deelen den grond raken, welke spoedig onklaar worden. Slooten, ter diepte van 40 cM., moeten doorgereden kunnen worden.
- 5°. Met aangehaakte lastwagens moet de machine zoowel voorwaarts als achterwaarts kunnen rijden, in het laatste geval is eene snelheid van 3 KM. voldoende; de voorwaartsche beweging moet zoo langzaam mogelijk geregeld kunnen worden. De keuze van de middelen voor de verandering der snelheid wordt vrijgelaten.
- 6°. Twee volkomen van elkander onafhankelijke reminrichtingen moeten aanwezig zijn, benevens eene automatisch werkende inrichting om het terugloopen op hellingen te voorkomen.
- 7°. Alle assen moeten van uitstekend werkende veeren zijn voorzien.

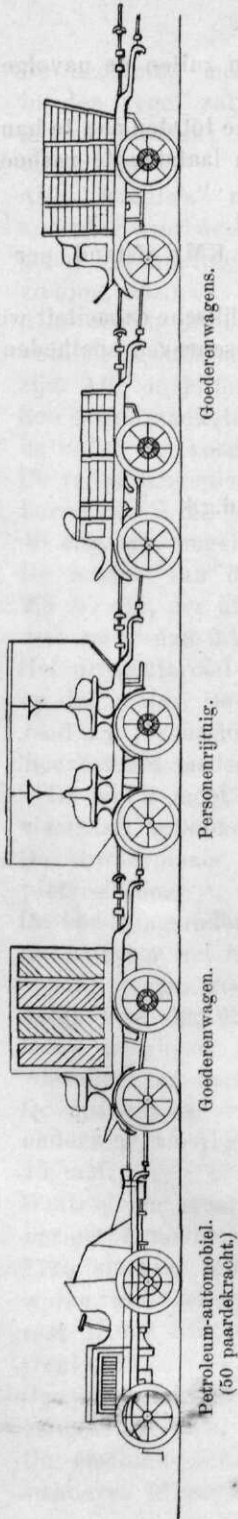
- 8°. De bediening moet door een enkel man kunnen plaats hebben; in den regel zal het bedieningspersoneel slechts uit twee man mogen bestaan; zitplaatsen voor reservepersoneel moeten aanwezig zijn.
- 9°. Alle „handle's” moeten van af de zitplaats van den wagenbestuurder door dezen bereikt kunnen worden (voor- en achterwaarts gaan, verandering van snelheid, van richting, remmen, olievoorziening, enz.).
- 10°. Alle deelen der machine moeten beschermd zijn tegen stof en vuil, de bedekkingen moeten dicht, doch gemakkelijk afneembaar zijn. Alle onderdeelen moeten gemakkelijk te bereiken zijn.
- 11°. Een staaldraadkabel van de beste soort moet op de machine zijn, en onder het voorwaarts rijden afgewonden kunnen worden.
- 12°. De raden mogen niet minder dan 1,60 M. middellijn hebben, niet boven de 2 M. gaan; de breedte der velgen niet minder dan 40 cM., zoo mogelijk 50 cM. zijn.
- 13°. De hoogte van de vaste deelen der machine mag niet boven 2,5 M. zijn, der afneembare niet boven 3,60 M. komen; de breedte niet meer dan 2,15 M., de lengte niet meer dan 6 M. bedragen.
- 14°. Het drijfmetaal moet spiritus zijn, zonder schadelijken invloed op den motor. De machine moet elk oogenblik voor gebruik gereed zijn; voor het aan den gang maken mag benzine in kleine hoeveelheid medegevoerd worden.
- De motor moet voldoen aan de nieuwste modellen der techniek, electrisch ontstoken worden met eigen stroomvoorziening.
- 15°. De bewaarplaats van spiritus en benzine moet veilig voor ontploffing zijn.
- 16°. De bewegingsraderen der machine mogen ook niet het geringste gevaar voor het bedieningspersoneel hebben.
- 17°. Zonder gevaar voor de bediening moet de machine heel gemakkelijk aan den gang gemaakt kunnen worden. Geen hinderlijk, lastig gedruisch mag bij het begin der machinewerking of bij wisseling van snelheid gehoord worden.
- 18°. De spaken der raden moeten aan de oppervlakte gehard zijn, onderweg verwisseld kunnen worden, en niet dikker zijn dan 15 mM.
- 19°. Maatregelen moeten genomen zijn om ook op sneeuw, ijs, glibberige of modderige wegen te kunnen rijden.
- 20°. Elke machine moet van een 25 M. langen ketting voorzien zijn, welke met zekerheid gebruikt kan worden om zes voertuigen met 15.000 KG. bruto-gewicht tegen hellingen van 1 op 5 op te trekken.
- 21°. De trekrichting moet zoo gunstig mogelijk boven den grond aangebracht zijn, minstens 82 cM.
- 22°. De machine moet 24 uur kunnen rijden zonder schoongemaakt behoeven te worden.

Bij de beoordeeling der ingekomen modellen zullen de navolgende punten bijzonder in acht genomen worden.

- a. De verhouding van het gewicht der machine tot den aan te hangen bruto-last, en de mogelijkheid om dezen laatsten te verhoogen door ballastopname op de machine.
- b. Verhouding van den prijs tot de capaciteit.
- c. Het verbruik aan drijfmetaal voor 1 KM. afstand per ton treklust.
- d. De tijden, waarin de voorgeschreven dagelijksche capaciteit wordt geleverd, zonder overschrijding der voorgeschreven snelheden.
- e. Duurzaamheid.
- f. Gemakkelijke bediening en besturing.
- g. Bereikbaarheid van alle onderdeelen.
- h. Eenvoudigheid van samenstelling.
- i. Vermijding van stank, rook, gedruisch en d.g.l.

BIJLAGE III.

"TRAIN AUTOMOBILE" VAN KOLONEL RENARD.



Petroleum-automobil.  
(50 paardekracht.)

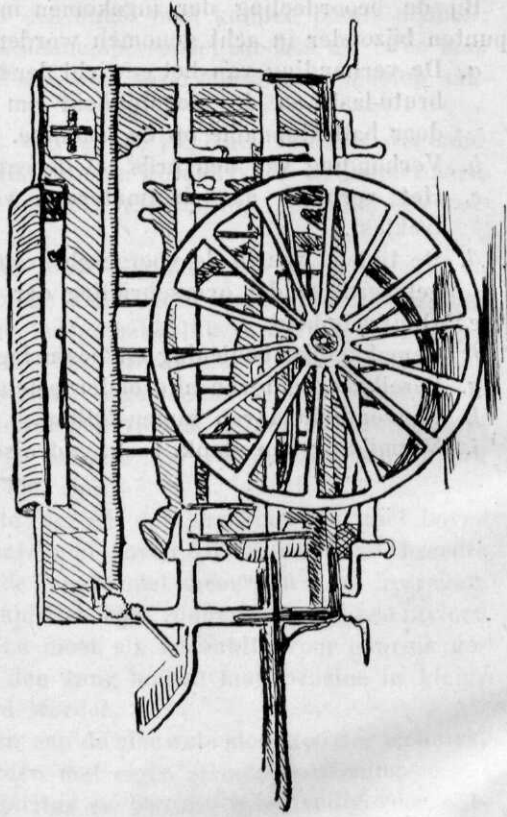
Goederenwagen.

Personenrijtuig.

Goederenwagens.

BIJLAGE IV.

Kar tot vervoer van 3 ligende  
gewonden, één geleider en  
één ziekenverpleger.



## Infanterie-Hoornsignalen,

DOOR

BOELLAARD,

*Kapitein bij het 4<sup>de</sup> Regiment Infanterie.*

De, bij wijze van proef, bevolen vermindering van het aantal signalen en van het gebruik daarvan, heeft de infanterie-kazernes en de in de nabijheid daarvan wonende burgerij verlost van eene ware plaag en bovendien de gevechtsexercitiën van veel muzikalen ballast.

Dat het aantal signalen nog voor *veel* vermindering vatbaar is, zolang het tegenwoordige Reglement op den Inwendigen Dienst van kracht blijft, geloof ik niet. De signalen zelf kunnen echter korter zijn en hunne samenstelling kan op meer logischen grondslag berusten.

Het in uitzicht stellen van eene herziening van de Tamboers- en Hoornblazersschool (T. H. S.) heeft mij aanleiding gegeven om hier eenige wijzigingen in de samenstelling der signalen voor te stellen. Ik hoop niet, dat mij het verwijt zal treffen, hierdoor voorbarig te zijn, juist omdat dit reglement onder handen zal genomen worden. Mijn doel is slechts om een van de wegen, die naar Rome voeren, aan te wijzen, zonder mij met de illusie te vleien, dat deze weg de beste is.

Het bestaan van slechts een klein aantal korte signalen draagt niet alleen bij tot het verkrijgen van rust in de kazernes, doch vereenvoudigt bovendien het onderricht aan onze hoornblazers, die over het algemeen niet of zeer gebrekkig muzikaal onderlegd zijn, terwijl de oefeningstijd van hen, die uit de militie voortkomen, een minimum is. Deze overwegingen maken een „hoe minder hoe beter” zeer gewenscht, zoo niet noodig.

Wanneer de samenstelling zooveel mogelijk op logischen grondslag berust — zonder dat dit mag aanleiding geven tot spitsvondigheden —, dan is dit een gemak voor niet-muzikale menschen (en die vormen toch een groot gedeelte), bij het onthouden van de melodieën en hare beteekenis. Ook uit dezen hoofde dient het aantal melodieën, waarop de verschillende signalen gebouwd zijn, zoo gering mogelijk te zijn.

De „doodenmarsch” kan gemist worden; hij is heelemaal niet plechtig en kan dit ook niet zijn, gebouwd als hij is op slechts 3 tonen en gemil. Spect. 1906.



schreven in dur-toonaard. Daarom kan, wanneer blazen op den hoorn bij militaire begrafeniszen noodig geacht wordt, met evenveel of weinig succes de „eeremarsch” geblazen worden in langzamer tempo. Zonder bezwaar kan de „eeremarsch” ook dienst doen als „vaandelmarsch”. De „generale marsch” kan vervallen.

Bij den troep zal het zelden of nooit voorkomen, dat er twijfel bestaat of er gewapend of wel ongewapend moet aangetreden worden, zoodat één signaal „appèl” de zelfde diensten zal bewijzen als twee verschillende voor „gewapend.” en „ongewapend appèl”. Men schrijve het echter overeenkomstig de wijze, waarop alle hoornblazers gewoon zijn het te blazen en niet, zooals het thans in het reglement staat, waarbij eene minder gemakkelijk in het gehoor liggende maatverdeeling is gevolgd. Deze opmerking geldt ook voor eenige andere signalen. Door toevoeging van enkele tonen kan men, zonder onduidelijk te worden, van „appèl” gebruik maken voor „appèl voor de wachtparade”, „appèl voor het strafpeloton” en „kamerappèl”.

Het onnoodig lange „geeft acht” vervange men door een kort, sprekend signaal, in den geest van het „geeft acht” bij de bereden Wapens.

De „ban” wordt volgens blz. 14, T. H. S. geblazen bij plechtigheden, waarbij eene mededeeling of handeling geschiedt in naam van Hare Majesteit de Koningin. Ik meen daarom, dat niet te kort gedaan zou worden aan den eerbied voor het Koninklijke Huis, wanneer, onder afschaffing van het afzonderlijke signaal „ban”, bij dergelijke gelegenheden, zoowel voor „openen” als „sluiten” een gedeelte van het „Wilhelmus” geblazen werd.

Om een troep uiteen te doen gaan, behoeft geen afzonderlijke melodie bedacht te worden, wanneer men n.l. aan een ander signaal eene tweede beteekenis „afdanken” hecht. Als zoodanig zou, zonder gevaar voor begripsverwarring kunnen dienen de 1<sup>ste</sup> reprise van „reveille”. Iedereen kent dit wijsje en geblazen te midden van eene exercitie, zal toch niemand in verlegenheid verkeeren omtrent de beteekenis ervan.

„Alarm”, „brand” en „cavalerie” kunnen door één zelfde signaal aangekondigd worden. Wordt de troep gealarmeerd wegens brand, dan zal dit wel dadelijk door geroep in de kazerne of in het kantonement bekend worden. Tijdens het gevecht zal wel niemand aan „brand” denken en ligt de gedachte aan gealarmeerd te worden door cavalerie voor de hand.

Evenmin als voor „afdanken” behoeven voor opsteken en temperen van het licht en voor „rapport” afzonderlijke melodieën te bestaan, wanneer men voor „licht op” neemt b.v. de wijs van „bajonet op”, voor „licht temperen” die van „tijdelijk schorsen der manoeuvre” (éénmaal geblazen) en voor „rapport” eenige maten uit „eindigen der manoeuvre”.

De „taptoe” is een merkwaardig signaal, omdat er heelemaal *niets* gebeurt, als het geblazen wordt. Op grond van deze merkwaardige eigenschap, die het signaal stempelt tot iets overbodigs, zou er uit een

radicaal oogpunt tegen de afschaffing ervan geen bezwaar bestaan. Is men echter gesteld op het behoud ervan, — wat mij gewenscht voorkomt om, bij het organiseeren van eene feestelijke taptoe, hetzij in het garnizoen, hetzij in een kamp of op manoeuvre, eene goed klinkende wijs op de signaalhoorns ten beste te kunnen geven —, dan vereenvoudige men de schrijfwijze door het driemaal van tempo en tweemaal van maat verwisselen er uit te laten en hierdoor het dikwijls overvloeiende muzikale sentiment der executanten of hun dirigenten te breidelen. Het wijsje zelf zal er door winnen.

De 2<sup>e</sup> reprise van „reveille” kan gebruikt worden door op het etensuur daaraan het begrip „eten” te hechten.

De vier overgebleven benoemingssignalen kunnen veel rationeeler samengesteld worden dan de thans bestaande, door niet, zooals nu, gebruik te maken van vier melodieën, die in geen enkel verband tot elkaar staan, wat niet bevorderlijk is voor het gemakkelijk onthouden ervan. Beter is het, elk hunner samen te stellen uit twee deelen; aan het eerste deel, dat alle vier gemeen moeten hebben, hechte men het begrip „compagnie” en het tweede deel (heel kort) éénmaal, tweemaal, driemaal of viermaal geblazen, moet dienen om het nummer der compagnie aan te geven. Deze samenstelling der benoemingssignalen <sup>1)</sup> is logischer en maakt hen gemakkelijker te onthouden.

De signalen „voorwaarts” en „rechtsomkeert” kunnen in logisch muzikaal verband tot elkaar gebracht worden, door voor het eerste eene klimmende en voor het laatste eene dalende reeks van de zelfde tonen te nemen. Tusschen de begrippen voorwaarts en klimmend en tusschen rechtsomkeert en dalend bestaat een gemakkelijk te voelen en dus te onthouden verband. Het signaal „attaqueren” kan verkregen worden door gebruik te maken van „voorwaarts”.

Een lang signaal voor „looppas”, zooals het thans bestaande, is onnoodig, wijl het er toch niet om te doen is om daarop, evenals op een marsch in den gewonen pas, een troep in den pas te doen loopen. Voldoende is een signaal, dat aangeeft, dat de looppas moet worden aangenomen. De helft van het vervallen signaal „stormloop” acht ik daartoe zeer geschikt.

Voor „verzamelen” kan men, in plaats van eene afzonderlijke melodie, viermaal „geef acht” laten blazen.

De denkbeelden, in bovenstaande regelen ontwikkeld, heb ik belichaamd in een stel signalen, dat aan het slot van dit opstel volgt, en waarbij, wat van het bestaande behouden kon worden, ook behouden werd. Vergelijkt men de ontworpen en de bestaande signalen met elkaar, dan blijkt: 1<sup>o</sup>. dat het ontworpen stel er 3 minder telt, doordat „generale marsch” is vervallen, één signaal is genomen voor „gewapend-” en „ongewapend appèl” en het zelfde geschiedde met

<sup>1)</sup> Het woord „roepsignalen” zou, indien men aan het behoud van een afzonderlijken naam ervoor hecht, hunne beteekenis duidelijker aangeven.

„brand” en „alarm”; 2°. dat het bestaande stel bestaat uit 38 melodieën (te zamen 323 maten), tegen slechts 21 melodieën (te zamen 160 maten) bij het ontworpen stel. Laatstgenoemd aantal maten zou door een niet herhalen van een in een signaal voorkomend motief (b.v.: bij „voorwaarts”, „rechtsomkeert”, „cavalerie”, enz.) nog verminderd kunnen worden. Uit vrees van onduidelijk te worden, maakte ik van dit middel slechts een spaarzaam gebruik en wel alleen bij „tamboers-appel” en „bajouet op”.

Waar ik in het begin van dit opstel aan het „hoe minder hoe beter”, wat betreft het aantal en de lengte der eigenlijke signalen, veel waarde hechtte, liet ik de marschen op den hoorn voor een oogenblik buiten beschouwing. Van deze moet het reglementaire repertoire een groot aantal bevatten; de fanfare-vorm (hier en daar tweestemmig) behoeft daarin niet te ontbreken. Dat men op eene hoornfanfare niet zou kunnen marcheeren, acht ik niet juist; men kan het probeeren met „de marsch” voor trompetten der bereden wapens, die, met eenē kleine wijziging, ook op den hoorn te blazen is.

Om niet van inconsequentie beschuldigd te worden dat toch de leuze „hoe minder hoe beter” ook door mij gehuldigd werd met het oog op den korten oefeningstijd van de milicien-hoornblazers, wilde ik in het reglement de bepaling opgenomen zien, dat de 4 thans bestaande marschen door alle hoornblazers moeten geleerd worden, doch dat zij daarna de overige, in het reglement voorkomende, zullen instudeeren. Hierdoor zou men dan beter de hand kunnen houden aan het gestelde in punt 3 van de T. H. S., waarbij het (slaan of) blazen van niet in het reglement opgenomen marschen verboden is. Opmerkelijk is het — maar verklaarbaar tevens — hoe weinig eerbied alle hoornblazers voor deze verbodsbepaling toonen; men kan toch ten slotte zelfs van de aangenaamste melodie schoon genoeg krijgen en het is daarom begrijpelijk, dat de executanten op eigen houtje het armoedige model-repertoire uitbreiden. Zij leeren elkaar de verschillende, dikwijls niet kwaad klinkende buiten-model marschen uit liefhebberij in hunne vrije uren; wel een bewijs, dunkt mij, dat, indien het aantal model-marschen met b.v. een tiental vermeerderd werd, deze spoedig genoeg in de vrije uren, als het ware spelender wijze, zouden zijn ingestudeerd.

Wat den hoorn zelf betreft, het moet erkend worden, dat de eenige „bonne marque”, die hij verdient, afgezien nog van de klankschoonheid, waarvan de waardeering eene quaestie van smaak is, te danken is aan het ver dragen van zijn geluid, wat inderdaad een voordeel moet genoemd worden. Overigens moeten als onaangename eigenschappen vermeld worden, dat hij moeilijk aanspreekt en slechts vijf tonen kan voortbrengen. Aan laatstgenoemd bezwaar ware te gemoet te komen door het aanbrengen van een piston, zooals bij de signaalhoorns van sommige vreemde legers, wat, volgens eene door mij bij een onzer muziek-instrumentfabrieken ingewonnen inlichting, f 2,50 per instrument zou

kosten. Door op deze wijze den klankomvang te vergrooten, zou de welluidendheid der marschen, door de meerdere lenigheid der melodieën, belangrijk winnen.

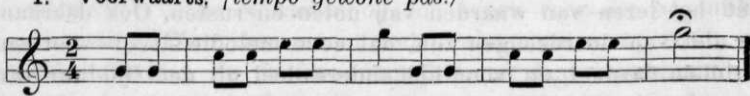
Vrij algemeen schijnt onder de hoornblazers de regel te heerschen, dat stilstaande en als solo geblazen signalen eigenlijk *geen* maatverdeling hebben. Met de grootste willekeur gaan zij daarbij te werk en maken een kwistig gebruik van ongemotiveerde points d'orgue. Voor een deel ligt dit, zooals ik eerder reeds ter loops opmerkte, aan de onnatuurlijke maatverdeling van sommige signalen (o.a. afdanken, ongewapend appèl, eten), voor een ander deel echter daaraan, dat vele sergeanten- en korporaals-tamboer zelf dikwijls op gespannen voet staan met het lezen van waarden van noten en rusten. Ook daaraan, dat zij er niet van doordrongen zijn, dat eene melodie slechts voor een deel uit tonen bestaat en voor het andere deel uit den tijdduur van elken toon afzonderlijk. Zij onderwijzen meerendeels hunne leerlingen de signalen, zooals die hunzelf werden geleerd: op het gehoor. In het reglement moest daarom eene bepaling voorkomen, dat sergeanten- en korporaals-tamboer goed bekend behooren te zijn met het lezen van eenvoudig notenschrift en wat daarbij behoort, en dat zij van hunne leerlingen ten allen tijde moeten eischen, dat deze ook stilstaande de signalen steeds stipt in de maat blazen. Aan dezen eisch zou door de hoornblazers bij het af-exerceeren nauwkeurig moeten voldaan worden.

Lang niet genoeg wordt in het reglement op blz. 12, onder „Grondbeginselen voor het blazen”, de nadruk gelegd op de houding van het hoofd gedurende het blazen. Er is wel bepaald, wat de recruten *niet* moeten doen, maar niet hoe zij het hoofd *wel* moeten houden. Het gevolg is dan ook, dat de meeste hoornblazers, alsof zij clarinetten bespelen, hun instrument gericht houden naar den grond, in plaats van naar de wolken. De kin behoort iets naar voren gebracht te worden, waardoor de hoorn, voor den mond geplaatst, eenigszins naar boven gericht zal zijn. Hierdoor komt de borst naar voren, wat den man eene flinke houding geeft; bovendien komt deze stand van den hoorn ten goede aan het vèr dragen van het geluid. Op deze houding moet bij het af-exerceeren gelet worden, terwijl bij uitrukkenden dienst de commandant van den troep, even goed als hij waakt tegen het slordig dragen van de geweren door de soldaten, er op moet toezien, dat de hoornblazers ook gedurende het blazen hun instrument correct, d. i. niet naar den grond gericht, voor den mond houden.

# HOORNSIGNALLEN.

## A. GEVECHT.

1. Voorwaarts. (*tempo gewone pas.*)



2. Attaqueeren.

Als „voorwaarts”, minstens 4-maal herhaald en sneller tempo.

3. Looppas. (*tempo looppas.*)



4. Rechtsomkeert. (*tempo gewone pas.*)



5. Halt.



6. Bajonet op. (*tempo gewone pas.*)



7. Cavalerie. (*tempo gewone pas.*)



8. Afdanken.

Als laatste twee maten van de 1<sup>ste</sup> reprise van „reveille”

9. Verzamelen.



## B. MANOEUVRE.

1. Tijdelijk schorsen der manoeuvre. (*tempo gewone pas.*)

Driemaal blazen; bij derde maal laatste noot lang aanhouden.

2. Eindigen der manoeuvre. (*tempo gewone pas.*)

## C. INWENDIGE DIENST.

1. Geeft acht.

2. Compagnie. (*tempo gewone pas.*)

Te doen volgen door één-, twee-, drie-, of viermaal „geeft acht”, naarmate de 1<sup>ste</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, of 4<sup>e</sup> compagnie geroepen wordt. Eén of meer voorafgaande lange stooten (g) geven het bataljonsnummer aan.

3. Reveille. (*tempo gewone pas.*)

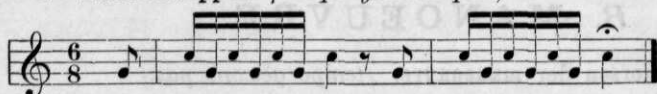
4. Eten voor korporaals en soldaten.

Als 2<sup>e</sup> reprise van „reveille”, éénmaal geblazen.

5. Eten voor onderofficieren.

Als 2<sup>e</sup> reprise van „reveille” éénmaal geblazen, gevolgd door:

6. Rapport. (*tempo gewone pas.*)

7. Tamboersappèl. (*tempo gewone pas.*)8. Appèl. (*tempo looppas.*)

## 9. Kamerappèl.

Als „appèl”, gevolgd door „halt”.

## 10. Appèl voor de wachtparade.

Als „appèl”, gevolgd door:



## 11. Appèl voor het strafpeloton.

Als „appèl”, gevolgd door:



## 12. Appèl voor de korporaals van de week.

Als „appèl”, gevolgd door één langen stoot (g).

## 13. Appèl voor de fouriers van de week.

Als „appèl”, gevolgd door twee stooten (g), de laatste lang.

## 14. Appèl voor de sergeanten van de week.

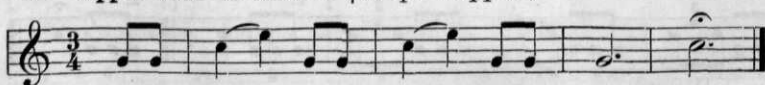
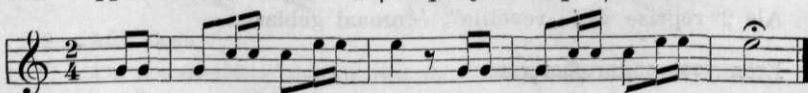
Als „appèl”, gevolgd door drie stooten (g), de laatste lang.

## 15. Appèl voor de sergeanten-majoor van de week.

Als „appèl”, gevolgd door vier stooten (g), de laatste lang.

## 16. Appèl voor de adjudanten-onderofficier van de week.

Als „appèl”, gevolgd door vijf stooten (g), de laatste lang.

17. Appèl voor de gestraften. (*tempo looppas.*)18. Appèl voor de zieken. (*tempo looppas.*)19. Appèl voor de officieren. (*tempo gewone pas.*)

## 20. Appèl voor de officieren van gezondheid.

Als „appèl voor de officieren”, gevolgd door „appèl voor de zieken”

## 21. Licht op.

Als „bajonet op”.

## 22. Licht temperen.

Als „tijdelijk schorsen der manoeuvre”, éénmaal geblazen.

23. Wilhelmus. *(tempo gewone pas.)*

Musical score for Wilhelmus, measures 1-8. The score is written on three staves in 2/4 time. The first staff contains measures 1-4, the second staff contains measures 5-8, and the third staff contains measures 9-12. There are triplets in measures 4 and 10.

## 24. Ban.

Als 1<sup>ste</sup> reprise van „Wilhelmus”, éénmaal geblazen.

25. Eeremarsch. *(tempo 65 × in de minuut.)*

Musical score for Eeremarsch, measures 1-8. The score is written on two staves in 2/4 time. The first staff contains measures 1-4, and the second staff contains measures 5-8.

## 26. Vaandelmarsch.

Als laatste zeven maten van „eeremarsch”; *(tempo gewone pas.)*

## 27. Doodenmarsch.

Als „eeremarsch”.

## 28. Alarm of Brand.

Als „cavalerie”.

29. Taptoe. *(tempo 65 × in de minuut.)*

Musical score for Taptoe, measures 1-12. The score is written on five staves in 3/4 time. The first staff contains measures 1-4, the second staff contains measures 5-8, the third staff contains measures 9-12, the fourth staff contains measures 13-16, and the fifth staff contains measures 17-20. There is a triplet in measure 3.



## Korte mededeelingen omtrent militaire zaken in verschillende landen.

### AMERIKA (Vereenigde Staten van Noord-).

M. Woch., N<sup>o</sup>. 26, geeft een kort bericht over een marsch van de 6<sup>e</sup> battij. veldart., onder den Kapt<sup>n</sup>. W. GATSCHALL: 1000 Eng. mijlen in 35 dagen.

Volgens Jahrb. A. u. M., Maart, is de eindbeslissing omtrent het nieuwe veldkanon 1902 nog niet genomen.

Een kort bericht over het draagbare gereedschap voor de infanterie behelst Rev. mil., Maart, terwijl Mitt., Heft 2, een interessant artikel geeft over militaire scholen voor de artillerie en de technische troepen. (Wet van 27 Juni 1904; zie ook Rev. mil., '05, Nov.)

In Mil. Woch., N<sup>o</sup>. 36, eene korte mededeeling betr. de uitgifte van het nieuwe geweer.

### BELGIË.

Rev. mil., Maart, geeft de oorlogsbegrooting 1906. Totaal: 54.646.763 fr. 49, (niet inbegrepen de uitg. voor de gendarmerie).

#### Gewone uitgaven.

Centrale adm.....	708.515.00.
Soldijen, vergoedingen, enz.....	25.402.275.50.
Geneesk. dienst.....	910.335.00.
Mil. scholen.....	240.075.00.
Gebouwen en mat. d. art.....	2.482.000.00.
Mat. d. genie.....	1.599.270.00.
Intendance.....	17.889.709 31.
Div. tractementen en honoraria.	427.754.68.
Pensioenen en ondersteuningen.	392.000.00.
Onvoorziene uitgaven.....	68.949.00.

Totaal... 50.120.883.49.

Buitengewone uitgaven..... 4.525.880.00.

Tot. gen.... 54.646.763.49.

Voor Antwerpen en het nieuwe veldart.-mat. zullen bijzondere credieten worden aangevraagd.

In Jahrb. A. u. M., Maart, en K. Z., H. 2, eenige mededeelingen over het nieuwe veldartillerie-materieel. (Zie ook: la Belgique mil.)

#### BULGARIJE.

Rev. mil., Maart, geeft de oorlogsbegroting 1906.

Totaal 27.821.804 Fr. tegen 26.540.720 Fr. in 1905. (1.281.084 Fr. meer.)

Tevens een kort bericht over de oprichting van 9 sectiën wielrijders bij elk van de 9 bataljons pioniers.

#### CHINA.

Over de organisatie van het leger staat een artikel in de Revue des troupes coloniales, 1905, Nos. 40/42, en in The Times van 28 Dec. '05 en 1 Jan. '06.

#### DENEMARKEN.

Ten vervolge op het medegedeelde in de Oct.- en Dec.-Umschau van de Jahrb. A. u. M., 1905, geeft de Maart-afl. van dit jaar nog eenige nadere cijfers, enz. omtrent het nieuwe veldgeschut (7,5 cM. M. 1902) en het Rekylgeweer.

#### DUITSCHLAND.

In Jahrb. A. u. M., Maart, eenige gegevens en beschouwingen over de 3,7 cM. Maxim-machinekanonnen op de tentoonstelling te Luik.

Mitt., Heft 2, geeft een zeer uitvoerig artikel met tabellen over de nieuwe patroon (S.) voor het geweer M. 98; eveneens over de organisatie van de vestingartillerie en de zware art. v/h veldleger; een artikel met afb. over den kijkeropzet van de Duitse 10 cM. kanonnen en een kort overzicht betr. de organisatie van den zwaren „Rijn”-bruggetrein. (Ontl. aan de Rev. d. Génie, '05, April.)

Eene bespreking van het werk van v. LETTOW-VORBECK: NAPOLEON'S Untergang, door den Gen. ZURLINDEN bevat de Rev. d. deux Mondes, Jan. '06.

Een kort bericht over proeven met grijs-groene uniformen en eenige cijfers betr. de nieuwe pantserkruiser „D”, welke 22 Mrt. l.l. van stapel is geloopt, vermeldt N. M. B., 1<sup>ste</sup> sem., N<sup>o</sup>. 9.

Allg. Schw. M. Zt., N<sup>o</sup>. 10, geeft een kort bericht van de voorgenomen manoeuvres in 1906 en Int. Rev., Mrt., eenige gegevens betr. den aanbouw van oorlogsschepen in 1905 en 1906.

In Mil. Zeitung, '06, Nos. 1 en 2, een artikel: Landingen op de Duitse kust.

#### ENGELAND.

N. M. B., N<sup>o</sup>. 10, geeft een kort bericht over de nieuwe „Combined training”. Naar aanleiding van de nieuwe dienstvoorschriften, verschenen na den Z-Afr. oorlog, zegt het bericht: „Wie überall, so kam auch in ihnen eine gewisse Ueberschätzung der damaligen Eindrücke zum Ausdruck; nach mancher Richtung wurden sie durch den Krieg in Ostasien korrigiert”. Voor ons land voegen wij hierachter: Commentaar overbodig!

M. Woch., N<sup>o</sup>. 27, vermeldt in een kort bericht de nieuwe bepalingen voor de „Volunteers” der infanterie; verder de nieuwe dislocatie der vestingart. M. Woch., N<sup>o</sup>. 33, geeft een kort bericht over een, door den Overste PULLOCK ontworpen, schema ter opleiding van eene comp. inf. in 6 maanden; de Regeering heeft eene proef toegestaan. In N<sup>o</sup>. 34 vindt men een kort bericht over den aankoop van motorrijwielen door het M. v. O.; het groote belang van dit vervoermiddel is ged. de laatste manoeuvres door het vrijwillige automobilistenkorps voldingend bewezen.

Allg. Schw. M. Zt., N<sup>o</sup>. 9, geeft een vrij uitvoerig bericht betreffende proeven tot verlichting van de uitrusting en het gemakkelijker dragen der geweren, gehouden te Aldershot.

Een kort bericht over de reorganisatie van het Eng.-Ind. leger in M. Woch., N<sup>o</sup>. 37.

### FRANKRIJK.

Int. Rev., Maart, bericht over de vermeerdering van het aantal draagbare gereedschappen bij de infanterie ten gevolge van de ervaringen van den oorlog in O.-Azië. Sinds 1897 was de uitrusting van de comp. inf. 8 schoppen, 8 pikhouweelen, 3 bijlen, 1 zaag en 1 schaar; volgens de bepalingen van 11 Jan. '06: 112 kleine schoppen, 32 pikhouweelen, 16 fascinemessen, 4 bijlen, 1 zaag, 4 scharen en 12 handbijlen.

Tevens een bericht over de indeeling in de divisie van de reg<sup>tn</sup>. veldart., over de manoeuvres in 1906 (zie ook Allg. Schw. M. Zt., N<sup>o</sup>. 10) en over proeven betr. kleeding en uitrusting. Wat de uitrusting betreft, luidt de slotzin: De groote bagage wil men niet vermeerderen; bij een regt. van 3 bataljons zullen voor de 12 comp<sup>s</sup>.-pakwagens vervallen de 12 comp<sup>s</sup>.-patrooncaissons, welke vervangen worden door 3 nieuwe bataljons-patrooncaissons; voor deze laatste vervallen wederom de 3 bataljons-cantinewagens.

Armée et marine '05, N<sup>o</sup>. 24, bevat een artikel over bataljons wielrijders; de Temps, '06, N<sup>o</sup>. 16271, een artikel over de zware artillerie v/h veldleger, en N<sup>os</sup>. 16247 en 16254 een artikel over de crisis in het vestingwezen.

Jahrb. A. u. M., Maart, geeft een kort bericht over de rijd. art<sup>ie</sup>. der cav.-divisie; in plaats van 6 st. van 80 mM. 4 st. M/97; gewicht opgel. stuk 1850 KG.; het schild  $\pm$  5 mM.; in den voorwagen slechts 24 patronen; het streven is voor de rijd. batterijen gewichtsvermindering te verkrijgen van het opgel. stuk tot  $\pm$  1500 KG.; zonder verkleining van het kaliber (b.v. tot 6,5 cM.) zal dit echter moeilijk te bereiken zijn.

Ook in Mitt., Heft 2, een kort bericht over nieuw geschut voor de rijd. art., hetwelk tegen dezen zomer aan de rijd. batt<sup>n</sup>. van de 1<sup>ste</sup> cav.-div. te Luneville uitgegeven zal zijn (kal. 7 cM.); voldoet het goed, dan zal ongetwijfeld de geheele Fransche artillerie hiermede bewapend worden. Te gelijker tijd meldt het Deutsche Off. Blatt, 1906, N<sup>o</sup>. 2, dat tevens in beproeving is een lichter 7,5 cM. geschut. Tevens eenige cijfers en gegevens over het luchtschip LEBAUDY.

N. M. B., 1<sup>ste</sup> sem., Nos. 7/8, ontleent aan de Köln. Ztg. eenige beschouwingen over de grensvestingen (van Verdun tot Belfort).

Ook de Alpenbatterijen en de vest.-art<sup>ie</sup> zullen onderricht ontvangen in de bediening van het 75 mM. veldgeschut.

Eenige bepalingen van den Com<sup>dt</sup>. van de 10<sup>e</sup> divisie betreffende de hygiëne in de soldatenkamers geeft M. Woch., N<sup>o</sup>. 27.

Nieuw verschenen: LEHAUTCOURT (P.), Histoire de la guerre de 1870/71. Tome V. Rezonville et St. Privat. Paris-Nancy 1905. (Bespreking in Jahrb. A. u. M., Maart. Prijs f 4,15. Bibl. D. v. O., N<sup>o</sup>. 1 C 4245—3.)

#### ITALIË.

K. Z., N<sup>o</sup>. 2, geeft een uitvoerig bericht over postduiven bij de cavalerie aan de hand van het onlangs verschenen desbetr. voorschrift voor de Ital. Cav.

Int. Rev., Maart, deelt eenige beschouwingen mede over de organisatie van de koloniale troepen. Een kort bericht over de bij Kon. Besl. van 31 Dec. '05 vastgestelde onderscheidingsteekenen voor leden van het Roode Kruis in Rev. Mil., Maart.

#### JAPAN.

Mitt., Heft 2, bevat een kort artikel met fig<sup>u</sup>r. over de Jap. bepalingen voor het werken der inf. en pioniers bij een aanval op versterkte stellingen. (Ingenieurangriff.)

Int. Rev., Maart, een uitvoerig bericht over de vloot na den O.-Az. oorlog en in D. A. Z., '06, N<sup>o</sup>. 1, een artikel over technische ervaringen in den Russ.-Jap. oorlog.

#### OOSTENRIJK-HONGARIJE.

Jahrb. A. u. M., Maart, bevat eene mededeeling over machinegeweren in beproeving en, ontleend aan het boekwerk van KORZEN en KÜHN, eenige nadere gegevens over den lichten veldhouwitser C/99 (Zie ook Jan. Heft van het zelfde tijdschrift, blzn. 100—101.)

#### PORTUGAL.

Een uitvoerig artikel met tabellen omtrent de organisatie en de bewapening der artillerie en der technische troepen bevat Mitt., Heft 2.

#### RUMENIË.

Int. Rev., Maart, behelst eenige beschouwingen en mededeelingen over de Koningsmanoeuvres 1905 (met schets).

#### RUSLAND.

Een uitvoerig artikel over de nieuwe bepalingen betr. kapitulanten-onderoff. in Int. Rev., Maart. The Naval and Military Record, '06, N<sup>o</sup>. 1, geeft een artikel: De leeringen van den Russ.-Jap. zee-oorlog, met betrekking tot de uitwerking van brisant-granaten.

Rev. mil., Maart, bevat een kort bericht over de vorming van compn. mitrailleurs bij Prikaze N°. 661, 13/26 Oct. 1906, en Jahrb. A. u. M., Maart, een vrij uitvoerig artikel over legertoestanden (oproeren, financiën, enz.).

#### SPANJE.

Jahrb. A. u. M., Maart, geeft een vrij uitvoerig bericht over de aanschaffing van het nieuwe veldgeschut. (Zie ook Int. Rev., Maart, over het 7,5 cM. veldgeschut en 12 en 15 cM. veldhouwitsers.)

N. M. B., N°. 10, vermeldt de oorlogsbegr. 1906, totaal 146.527.152 Pesetas d.i. 650.029 P. meer dan in 1905. Verder in het zelfde bericht nog eenige cijfers betrekking hebbende op het aanschaffen van nieuw snelvuur-veldmaterieel.

#### ZWEDEN.

Een uitvoerig artikel over de organisatie en bewapening der artillerie en techn. troepen behelst Mitt., Heft 2.

Begrooting 1906, toegestaan v. h. leger: 51.000.000 Kr.

v. d. vloot: 22.500.000 „

Pensioenen 2.500.000 „

Totaal 76.000.000 Kr., d.i. 46 % van

de Staatsuitgaven.

Volgens het Ontwerp voor 1907: v. h. Leger 54.500.000 Kr.

v. d. vloot 24.000.000 „

Pensioenen 2.500.000 „

Totaal 81.000.000 Kr., d.i. 42 %

van de Staatsuitgaven. (193.500.000 Kr.) (M. Woch., N°. 30.)

#### ZWITSERLAND.

Int. Rev., Maart, geeft den korten inhoud van het nieuwe schietvoorschrift voor de infanterie (van 10 Juni '05). Tevens uitvoerige gegevens betr. het nieuwe veldgeschut, waarmede het I<sup>ste</sup> en II<sup>e</sup> legerkorps reeds bewapend is (het III<sup>e</sup> en IV<sup>e</sup> gedurende dit jaar). Zie ook: Schw. A. u. G., Dec., '05.

#### ALGEMEEN.

Mitt., Heft. 2., geeft een tabel betr. den stand van de bewapening met Rohrrückl. geschut bij de Europ. veldartillerieën; een staat gegevens betr. de 12 cM. houwitsers en 7,5 cM. veldkanonnen van COCKERILL te Seraing en een aan de Rivista di art. e genio, Juni 1905, ontleend artikel over bewegende doelen voor de oefeningen der artillerie.

In Die Post van 6 Jan. '06 een artikel: De uitrusting met veldgeschut bij de jaarswisseling, en in National Zeitung, 20 Jan. '06: Het gebruik van oorlogshonden in den Russ.-Jap. oorlog en in Duitsch Z. W.-Afrika.

## BOEKAANKONDIGING.

---

De toepassing der draadlooze telegrafie speciaal in Nederlandsch-Indië. Lezing voor de Marine-Vereeniging te den Helder gehouden op 31 Januari 1906, door H. T. HOVEN, Kapitein-Luitenant ter zee. *Den Helder*, 1906. C. DE BOER JR.

In deze brochure geeft de S., na de wetten, waarop de inductie berust, in het geheugen teruggeroepen te hebben, een denkbeeld van de wijze, waarop bij de draadlooze telegrafie de teekens overkomen, van de inrichting van een station voor draadlooze telegrafie, alsmede een kort overzicht van de historische ontwikkeling van deze wijze van telegrafeeren.

Meer in het bijzonder bespreekt S. het voornemen der Indische Regeering om concessie te verleenen voor de radiografische correspondentie tusschen schip en kust aan eene particuliere maatschappij, die onder subsidie of garantie van den Staat 38 stations voor draadlooze telegrafie zou oprichten en exploiteeren. Met dit voornemen wordt door S. geen instemming betuigd, omdat de behoefte aan stations voor draadlooze telegrafie zich in O.-Indië nog slechts zeer weinig doet gevoelen en dientengevolge, bij een op  $2\frac{1}{2}$  à 3 millioen geschat aanleg-kapitaal, het totaal der inkomsten, waaronder een rijkssubsidie, op verre na de 5 ton niet zal kunnen bereiken. Aangezien in verband met een en ander deze zaak niet levensvatbaar geoordeeld wordt, kan zij slechts leiden tot teleurstelling voor aandeelhouders en oprichters, terwijl de Regeering en de Marine er de dupe van zouden zijn.

S. raadt dan ook aan, wanneer men de draadlooze telegrafie in O.-Indië wil toepassen, dit op bescheiden schaal te doen. Kleine stations nabij de groote handelsplaatsen, die de vlagseinen der naderende schepen voor die plaatsen radiografisch overbrengen, kunnen mogelijk van nut zijn. Wanneer te eeniger tijd de groote mailstoomiers zich voor draadlooze telegrafie inrichten, zou een station op Poeloe Weh nut opleveren. De Marine heeft noodig een paar groote stations op Java, door gouvernements-ambtenaren of voorloopig door eigen personeel bediend.

Het Legervraagstuk, door Jhr. F. A. G. BEELAERTS VAN  
BLOKLAND, Bibliothecaris van het Departement van Oorlog.  
's-Gravenhage, 1906. BOEKH. VH. GEBR. BELINFANTE.

Naar aanleiding van de behandeling van het VIII<sup>ste</sup> Hoofdstuk der Staatsbegroting in de Tweede Kamer der Staten-Generaal, geeft de S. eenige beschouwingen over het legervraagstuk, niet om het aantal middelen en middeltjes ter oplossing daarvan nog te vermeerderen, maar om, door eene uiteenzetting van den stand van het vraagstuk, te kunnen bijdragen tot het doen van eene zoo juist mogelijke keuze uit de bestaande recepten.

In de inleidende beschouwingen bespreekt S. dat gedeelte van de rede van den Heer TROELSTRA, op 20 Dec. l.l. gehouden, waarin gesproken wordt van het direct ingrijpen der arbeidersklasse in de internationale politiek, om op te komen tegen pogingen der Regeeringen om oorlog of oorlogsgevaar te doen ontstaan, en wijst S. op het door de historie gestaafd feit, dat oorlogen niet ontstaan en niet ontstaan kunnen voor de belangen en conflicten van de Regeeringen, wanneer deze niet *tevens* de belangen en conflicten der volken zijn, en geeft hij te gelijker tijd aan hoe de Regeeringen, de leiders, uit het volk voortgekomen, niet tegenover dat volk gesteld mogen worden, doch veel meer daarmede innig verbonden gedacht moeten worden, omdat zij het ten slotte zijn, die voor de belangen der gemeenschap opkomen. Daarbij herinnert hij er aan, dat de leiders bij het uitvoeren van hunne taak, wil deze ooit tot eenig resultaat voeren, in hunne handelingen gesteund en gevolgd moeten worden door hen, voor wier belangen zij optreden, gedachtig aan de woorden van BEBEL, dat de ijzeren discipline, die de sociaal-democratie heeft groot gemaakt, gehandhaafd moet worden, en aan de vraag van den heer TROELSTRA: „Wie geeft een paar individuen in de partij het recht het parool van het partijbestuur door een tegenparool te willen ontzielen, terwijl de strijd op het heetst is?”

Wanneer erkend wordt, dat daar de discipline — en nog wel eene ijzeren — onverbiddelijk gehandhaafd moet worden om tot een gunstigen uitslag te geraken, dan mogen zij, die langs allerlei wegen de discipline in het leger trachten te ondermijnen, zich toch nog wel eens ter dege bedenken.

Bij de bespreking van het volksleger heeft de S. zich ten doel gesteld aan te geven en te bespreken de hoofdlijnen der diverse gewenschte stelsels, zooals deze door verschillende sprekers zijn aangegeven. Naar aanleiding van het hierbij aangeprezen stelsel om het contingent uit te breiden, en te beperken tevens, door de eischen der keuring strenger te stellen, vestigt de S. er zeer te recht de aandacht op, dat de strengere keuring zoo iets is als het omgekeerde van een prikkel om aan de vóóroefeningen deel te nemen. Hoe meer een jongen daaraan toch deelneemt, des te krachtiger zal hij worden en des te *minder* kans zal hij hebben om afgekeurd te worden niet alleen, maar

ook, om te ontsnappen aan de kaderopleiding, die een langeren oefentijd tot vereischte heeft. Wij voegen hieraan nog toe, dat men bij de toepassing van het aangeprezen stelsel groote onbillijkheid nauwelijks vermijden kan. Het mag toch niet uit het oog verloren worden, dat wanneer men willekeurig hooge eischen aan het fysiek stelt, met het doel om het overschot te beperken van hen, die den dienstplichtigen leeftijd bereikt hebben, men niet alleen elkander zand in de oogen strooit, door schijn voor werkelijkheid te nemen, maar bovendien nooit verdedigen kan, waarom A. wegens ziekelijke gesteldheid wordt vrijgesteld en B. in zijne plaats tot dienstvervulling wordt opgeroepen, wanneer A. „an und für sich” voor den dienst *geschikt* is; niet *minder* geschikt dan B, maar geschikt „tout court”. Als dat een beginsel is van hen, die zich zoo gaarne op hun gevoel voor sociale rechtvaardigheid beroepen, dan vreezen wij voor de verdere beginselen, die uit deze bron hun oorsprong zullen nemen.

Ter zake van het kadervraagstuk stelt S. o.a. den zeer gerechtvaardigden eisch, dat men beginnen moet met in de wet waarborgen te leggen, waardoor deugdelijk kader in voldoende hoeveelheid verkregen wordt, vóór men kan gaan praten over algemeenen dienstplicht en verkorting van oefentijd.

De indruk, dien wij van de lezing van S.'s beschouwingen behouden hebben, is deze, dat hij met groote objectiviteit de door hem besproken vraagstukken heeft behandeld, dat hij daarbij menigen te behartigen wenk ten beste geeft en dat hij daardoor wederom het zijne heeft bijgedragen om te komen tot „eene oplossing van het legervraagstuk, welke ten nutte komt, niet slechts aan enkelen, maar aan het gansche volk”.

---

Handleiding bij de beoefening van het Internationaal Zee-recht, door I. J. NYLAND, Luit. t/z der 1<sup>e</sup> klasse, Officier-Instructeur a/h Kon. Instituut voor de Marine te Willems-oord. *Helder*, 1905. C. DE BOER.

Volgens het *Voorbericht* is deze Handleiding bestemd om te dienen als leidraad bij het onderwijs aan het Instituut, doch tevens om aan boord van onze oorlogsschepen te worden gebruikt.

Wij wagen het niet omtrent de bruikbaarheid in laatstbedoelden zin eene besliste uitspraak te doen. Naar onze zeer bescheiden meening zouden, wat betreft laatstgemeld doel, zonder bezwaar vele theoretische beschouwingen kunnen worden gemist, die in deze Handleiding voorkomen, zooals: begrip van Internationaal Recht, enz., beschouwingen over Staten en hunne Vertegenwoordigers, Arbitrage, begrip van oorlog, enz. enz. Voor eene vraagbaak aan boord onzer oorlogsschepen is het werk wellicht te omvangrijk en niet overzichtelijk genoeg. Dit voert ons als vanzelf tot het alphabetisch register, dat het vinden van den hoofdinhoud omtrent bepaalde onderwerpen niet gemakkelijk maakt.



Het zoude o. i. aanbeveling hebben verdiend bij de belangrijke onderwerpen met vette cijfers te verwijzen naar *die* bladzijden, waar die onderwerpen als zoodanig worden behandeld, en dan met gewone cijfers de bladzijden aan te geven waar, min of meer ter loops, die onderwerpen worden aangeroerd.

Het is voor ons eene aangename taak, dit werk aan te kondigen bij de lezers van de(n) Militaire(n) Spectator. Met belangstelling namen wij van den rijken inhoud kennis.

Wij zullen er ons van onthouden hier uitvoerig aan te geven, waarom wij met den Schrijver niet kunnen medegaan, wat betreft zijne zeer beknopte aanduiding omtrent het wezen van het z.g. Internationale Recht. Om die beweringen volledig te wederleggen zoude het noodig zijn ook de beginselen van Rechts- en Staatsphilosophie ter sprake te brengen. Zoolang nu de studie daarvan (o. i. ten onrechte) niet van den a.s. officier wordt gevergd, zou de bespreking dier beginselen (binnen dit uit den aard der zaak korte bestek) bij de overgrootte meerderheid der lezers van dit Tijdschrift weinig belangstelling wekken en door hen onder het „genre ennuyeux” worden gerangschikt. Wij bepalen ons dus tot het navolgende.

De Schrijver onthoudt er zich van aan te geven wat, volgens hem, onder „Recht” moet worden verstaan, valt terstond met de deur in het huis en neemt het begrip „rechtsverhouding” blijkbaar als een „gegeven” aan, waarvan de beteekenis ook zonder definitie als vaststaande kan worden beschouwd.

De soevereine Staten zijn, uit een z.g. volkenrechtelijk oogpunt, *gelijkwaardige*, doch geenszins *gelijkmachtige*, persoonlijkheden, die hoogst eigenaardige kenmerken dragen en die geen rechtsmacht boven zich hebben. PUBLIEK RECHT nu, regelt de organisatie van eene *rechtsmacht* en de verhouding van *ondergeschiktheid* van de subjecten ten opzichte van zulk eene macht. PRIVAATRECHT regelt voor de subjecten de onderlinge verhouding van *gelijkheid*, welke is gewaarborgd door eene *rechtsmacht* (*Sub lege libertas*). Hieruit volgt, dat er in het z.g. Volkenrecht<sup>1)</sup> feitelijk geen sprake kan zijn van internationaal publiekrecht, daar er hier geen macht is boven de leden, en dat het internationale privaatrecht slechts kan steunen op de *nationale wetgeving* van iederen Staat in het bijzonder. Onder internationaal privaatrecht worden in den regel verstaan: de bij verdrag tusschen twee of meer Staten vastgestelde gelijkkluidende nationale wetgevingen dier Staten voor bepaalde privaatrechtelijke verhoudingen tusschen onderdanen van verschillende Staten

<sup>1)</sup> Het *jus gentium* is nog wat anders dan een *jus inter gentes*! Het eerste gold voor alle op de eene of andere wijze aan den Romeinschen Staat *onderworpen* volken. Het verdrong dan ook in den loop der tijden het *jus civile romanorum*. Het was, als men wil, een internationaal privaatrecht door ééne rechtsmacht in het leven geroepen. Maar een „volkenrecht” was het niet.

(*unification du droit privé*). Voor de erkenning van wettelijke verplichtingen nu, is de nationale wetgeving onontbeerlijk. (Zie o. a. art 59 van onze G.W.) *Verwerpt de Wetgevende Macht het gesloten verdrag, dan kan dit niet worden geratificeerd.*<sup>1)</sup> Het internationale privaatrecht steunt in iederen Staat in het bijzonder op diens (*nationale*) wetgeving. Men zou dus evenzeer van „internationaal privaatrecht” van één enkelen Staat kunnen spreken, voor de gevallen ten opzichte waarvan die Staat, geheel alleen voor bepaalde rechtsverhoudingen van zijne onderdanen met vreemdelingen binnen de grenzen van zijn rechtsgebied, wettelijke voorschriften uitvaardigt.

Het zoude o. i. gewenscht zijn geweest, als de Schrijver deze quaestie had besproken, want op internationaal terrein en voorzeker niet het minst op het gebied van het z.g. „Zeerecht”, blijkt maar al te zeer, dat door het bloote bezigen van het woord „recht” voor zekere verhoudingen nog geen *rechtstoestand* ontstaat. Veel vaagheid, tegenstrijdigheid en onzekerheid zou verklaard zijn, als er vooraf duidelijk op ware gewezen, dat een *rechtspersoon* noodzakelijkerwijs moet zijn een *civis*, een onderdaan, en, dat de uitdrukking „soverein rechtspersoon” eene tegenstrijdigheid bevat. Dat, in één woord: in de onderlinge verhouding van *souvereine* Staten, zekere gedragsregels, nog geene rechtsregels en zekere (veelal onderling zeer tegenstrijdige!) gewoonten nog geen rechtsgronden zijn! Dat voorts, zelfs bij overeenstemming van belangen betreffende bepaalde gedragsregels, ten opzichte van die regels nog geen *rechtszekerheid* bestaat, en dat deze slechts kan bestaan, als eene boven de partijen staande rechtsmacht, niet alleen de regels stelt, maar ze ook overeenkomstig de eischen des tijds wijzigt en bovenal voor de rechtvaardige toepassing dier regels waakt.

Het wil mij voorkomen, dat als de leerlingen vooraf die beschouwingen hebben overwogen, zij in het labyrint der eindelooze tegenstrijdigheden, die zich op z.g. volkenrechtelijk gebied voordoen, althans eenigermate voorbereid zullen binnentreden. Evenwel, wij erkennen, dat, zonder de studie der rechtsphilosophie men op bedenkelijke wijze aan de oppervlakte blijft.

Intusschen, ons bestek gedooft niet, hierover verder uit te weiden.

De verschillende deelen van het z.g. Internationale Zeerecht zijn in het werk uitvoerig en duidelijk behandeld; van de ervaringen, opgedaan in den jongsten oorlog, is reeds zooveel mogelijk partij getrokken.

<sup>1)</sup> Hieruit blijkt de onhoudbaarheid der stelling, dat het z.g. volkenrecht boven het nationale recht zou staan. Integendeel: internationaal wettelijk recht kan slechts worden gevestigd krachtens de nationale wetgeving. *Het recht is hier alleen internationaal wat betreft de individuen, waarvoor het geldt; niet wat betreft de macht, waaraan het zijn bestaan dankt.* Het tractaat moet eerst bijlage worden van eene *Wet* (dus zelf *wet* worden) om rechtsgeldigheid te verkrijgen, zij het ook somtijds met terugwerkende kracht.

Onder de namen van de schrijvers, wier werken werden geraadpleegd, misten wij er enkelen, aan wier oordeel toch zeker veel waarde te hechten is; zoo o.a.: CARL BERGBOHM („Die bewaffnete Neutralität 1780—1783”), BONFILS, BULMERINCQ, ENGELHARDT, GEFFCKEN (den commentator van HEFFTER's werk; waarom wordt dit werk met het jaartal 1882 genoemd; er zijn toch nieuwere en goed gecommenteerde uitgaven van) HOLLAND, HÜBNER („De la Saisie des batimens neutres”, La Haye, MDCCCLIX; een werkje, dat uit een geschiedkundig oogpunt zeer de aandacht verdient), HALLECK, LAWRENCE DE PISTOYE et DUVERDY, enz.

Aan de meening van PERELS is blijkbaar zeer veel waarde gehecht. Het ware gewenscht geweest, in navolging van VON LISZT (Das Völkerrecht), de schrijvers, die hoofdzakelijk geraadpleegd zijn, d.w.z. waaraan door den auteur de meeste waarde wordt gehecht, op eene bijzondere wijze (b.v. door een sterretje bij den naam) aan te duiden. Aan de zienswijze van AUBE c.s. is m.i. te weinig de aandacht gewijd.

Het werk is verdeeld in 2 deelen;

Deel I. Vredestoestand.

Deel II. Oorlogstoestand.

In beide deelen worden ook onderwerpen behandeld, die met het „Zeerrecht” wel verband houden, doch daaronder feitelijk niet ressorteeren. Het overzicht van den inhoud zoude zijn vergemakkelijkt, als ook Deel I in afdeelingen ware onderverdeeld. Deze afdeelingen zouden dan b.v. hebben kunnen worden betiteld, als volgt:

*1ste Afdeeling:* Algemeene beschouwingen omtrent de Staten, hunne onderlinge verhouding benevens hunne diplomatieke en commercieele vertegenwoordiging.

*2e Afdeeling:* De Zee en het Zeeverkeer uit een volkenrechtelijk oogpunt.

*3e Afdeeling:* De geschillen tusschen de Staten en de beslechting daarvan zonder het intreden van den oorlogstoestand.

Deel II is, als volgt, ingedeeld:

*1ste Afdeeling:* Algemeene beschouwingen over de aanleidende oorzaken, het begin en het einde van den oorlog.

*2e Afdeeling:* De Zee-oorlog.

*3e Afdeeling:* Landoorlog en Burgeroorlog of Opstand.

Aangezien de Schrijver zich, wat den landoorlog betreft, bepaalt tot het wedergeven van den inhoud van het Haagsche Reglement, de drie Haagsche Declaraties en de Conventie van Genève (waarom hierbij ook niet de Verklaring van St. Petersburg opgenomen?) zoude het o. i. (ook in verband met den titel van het werk) beter zijn geweest den inhoud van een en ander eenvoudig als *Aanhangsel* op te nemen, te eer daar de gebruiken van den landoorlog, die eene aanwijzing zijn voor den zeeoorlog, reeds bij dezen zijn behandeld (blz. 171 en vgg.). De 3e afdeeling zou dan alleen den Burgeroorlog of Opstand hebben omvat,

waarbij hoofdzakelijk wordt behandeld of, in hoeverre en wanneer eene in opstand gekomen partij als oorlogspartij te beschouwen is en hoedanig, in verband daarmede, o.a. de houding der maritieme strijdmiddelen van andere landen tegenover die partij of hare leden moet zijn.

Uit den aard der zaak komen hier en daar in dit uitgebreide werk opmerkingen of beweringen voor, die niet door een ieder zullen worden onderschreven, doch het zoude mij te ver voeren alle punten op te noemen, die door mij, hetzij anders, hetzij meer uitvoerig zouden zijn aangeduid, gedefinieerd of toegelicht. Ik doe hier dan ook slechts enkele grepen.

Deel I, Hoofdstuk 2, §§ 9 en 12 (Vazal-Staten en Suzereiniteit) zouden m.i. te zamen hebben moeten worden genomen en dit belangrijke onderwerp eenigszins uitvoeriger moeten zijn behandeld. In § 11 wordt Duitschland ten onrechte een Statenbond genoemd. Al hebben ook de „Staten”, waaruit Duitschland is samengesteld, nog een zeker „Staatliches Sein” wat hunne autonomie betreft, naar buiten is Duitschland één Staat: een Bondstaat.

§ 11a. Dat Zweden en Noorwegen (vóór de scheiding) in volkenrechtelijken zin als twee geheel op zichzelf staande Staten waren te beschouwen is minder juist.

In de toelichting der 1<sup>ste</sup> alinea van § 18 wordt (blijkbaar tegen de bedoeling van den Schrijver) gezegd, dat het *regel* is, dat de Consuls diplomatieke agenten zijn.

§ 30. Omtrent de internationale rivieren wordt, o.i. ten onrechte te weinig in bijzonderheden getreden. De belangrijke Rijnvaartacte wordt niet behandeld, over de Schelde als internationale rivier wordt niet gesproken. Dit had o.i. wel moeten geschieden, ook in verband met de voor ons land zoo hoogst gewichtige quaestie der blokkade van den mond eener internationale rivier, wanneer niet alle oeverstaten oorlogspartij zijn (§ 142). De belangrijke neutraliseering van het Congo-bekken (en ten deele ook van de Niger) zouden o.i. zeker meer uitvoerig hebben moeten worden behandeld.

Wij willen het intusschen om de meergenoemde redenen bij deze enkele opmerkingen laten en eindigen met de verklaring, dat de *aankondiging* van dit werk tevens kan zijn eene *aanbeveling* aan allen, die in de bestudeering van het z.g. Internationaal Zeerecht belangstellen.

Ter aankondiging ontvangen:

Het Legervraagstuk, door Jhr. F. A. G. BEELAERTS VAN BLOKLAND, Bibliothecaris van het Departement van Oorlog. 's-Gravenhage, 1906. BOEKH. VH. GEBR. BELINFANTE.

Critische Beschouwingen omtrent het stenographie-stelsel „TETAR VAN ELVEN-STEGER” voor schoolonderwijs door J. L. WÉRY. 's-Gravenhage, 1906. (Gratis Brochure.)

Statistisch overzicht der behandelde zieken van het Nederlandsche leger hier te lande in het jaar 1903. Samengesteld op last van den Inspecteur van den Geneeskundigen Dienst der Landmacht. 's-Gravenhage, 1906.

Statistisch overzicht der bij het Nederlandsche leger hier te lande in het jaar 1903 behandelde zieke paarden. Bewerkt op last van den Inspecteur van den Geneeskundigen Dienst der Landmacht. 's-Gravenhage, 1906.

Supplément à la statistique médicale de l'armée néerlandaise pendant l'année 1903 comme contribution à la statistique médicale militaire internationale. *La Haye*, 1904. Imprimerie Nationale.

Partijspelen. Gereguleerde openluchtspelen voor Lagere, Middelbare scholen, Gymnasia, Gymnastiek- en Spelverenigingen, door P. J. SCHUIL. *Amsterdam*, 1903. A. VERSLUYS.

DR. MED. F. A. SCHMIDT. Physiologie der Lichaamsoefeningen. Toetssteen voor de Duitse en Zweedsche schoolgymnastiek, het spel en de sport. Bewerkt door P. J. SCHUIL. *Amsterdam*, 1906. A. VERSLUYS.

Notes concernant la guerre Russo-Japonaise de 1904—1905 par le Lieutenant-Général NEYT. Extrait de la Revue de l'armée belge. *Liège*.