

VEREENIGING
TER BEOEFENING VAN DE KRIJGSWETENSCHAP.
1892—1893.

*Vergadering van Donderdag, 15 December 1892,
's avonds te half acht uren.*

Voorzitter: Generaal NETSCHER.

De VOORZITTER deelt mede, dat voor de bibliotheek der Vereniging ten geschenke zijn ontvangen eenige afleveringen van een Duitsch militair tijdschrift:

PAROLE, Deutsche Krieger Zeitung.

Het was het bestuur niet mogelijk, zegt de Voorzitter, den inzender dank te betuigen, daar deze onbekend is. Daarom bepaalde het bestuur zich er toe hier de ontvangst der afleveringen te vermelden.

Aan de orde is de ballotage van candidaten.

De VOORZITTER verzoekt de Heeren Winckel en Cool met hem het bureau van stemopneming te willen uitmaken.

De uitslag der stemming is, dat met algemeene stemmen tot leden worden toegelaten de heeren: H. Dyserineck, 2e Luitenant der Infanterie, te Leiden en Jhr. R. H. G. Nahuys, 2e Luit. der d.d. Schutterij, te Middelburg.

De VOORZITTER bedankt de heeren van het stembureau voor de door hen volbrachte taak.

Aan de orde is thans de voordracht van den heer J. F. BREIJER, kapitein bij den generalen staf van het Ned.-Indisch leger over:

De noodzakelijkheid van de organisatie van het transportwezen bij het Ned.-Indische leger.

De Heer BREIJER :

Mijne Heeren !

Bij de behandeling van het door mij gekozen onderwerp moet ik vreezen, aan de ééne zijde te veel, aan den anderen kant te weinig te geven.

Voor hen, die Indië door eigen aanschouwing kennen, maar vooral voor de officieren, die ginds deelgenomen hebben aan expeditiën, zal mijn opstel dikwijls te zeer afdalen tot zaken, aan hen bij ondervinding bekend. Voor degenen daarentegen, die nimmer in de gelegenheid waren een dergelijke ondervinding op te doen, vrees ik dat mijn betoog hier en daar aan duidelijkheid zal te kort schieten.

Ik heb gemeend te moeten trachten, tusschen beide klippen door te zeilen. Dit streven legde mij o. a. de verplichting op, mij te onthouden van de bespreking van organisatiën, die — om gedurende een voordracht gevolgd te kunnen worden — een zekere mate van kennis van de geheele inrichting en de wijze van oorlogvoering van het Indische leger zouden vereischen. Korthed heb ik somtijds opgeofferd aan mijn verlangen om duidelijk te zijn.

Ik ben mij echter bewust, mijn doel niet volkomen te zullen bereiken, en doe dus een beroep op de welwillendheid van beide categorieën mijner toehoorders.

In ieder leger op voet van oorlog vormt het transportwezen een belangrijk onderdeel, van meer of minder omvang naar gelang van de legersterkte, de gesteldheid van het operatietooneel en het karakter der oorlogvoering. In ieder geval echter eischt de dengdelijke organisatie van dien diensttak in oorlogstijd zóóveel krachten en zijn daaraan zóóveel uitgaven verbonden, dat het voor een staat ondoenlijk te achten is, zich reeds in vreedstijd bij voortduring die groote opofferingen voor de volledige instandhouding van het transportwezen te getroosten.

Dit is niet alleen waar voor die legers, waarvan in tijd van

vrede slechts een betrekkelijk klein deel op de been wordt gehouden en welker samenstellende deelen eerst bij dreigend oorlogsgevaar op de volle sterkte worden gebracht; maar het geldt evenzeer voor staande legers.

In die staande legers vindt men de verschillende wapens en diensten reeds in vreedetijd aanwezig op de volle, of nagenoeg de volle sterkte, waarmede men te velde zal trekken. Doch voor het transportwezen maakt men een uitzondering, vooral omdat men het groot aantal dieren — en somtijds ook menschen — dat daarvoor noodig is, om financiële redenen niet voortdurend wenscht te onderhouden.

Maar in nagenoeg alle legers van beschaafde mogendheden, hoe verschillend het stelsel van legervorming dan ook moge zijn, onderhoudt men in vreedetijd althans een deel van den transporttrein, dien het leger op voet van oorlog behoeft. Deze *kern* heeft dan zoodanige samenstelling en sterkte en de maatregelen, om bij mobilisatie den trein op den vereischten voet aan te vullen, zijn dan in zooverre voorbereid — of behooren dit althans te zijn — dat de overgang op den voet van oorlog met voldoende spoed verzekerd is.

Op dezen algemeenen regel maakt het Nederlandsch-Indische leger een uitzondering. Onder de talrijke onderdeelen van dit leger zonde men te vergeefs zoeken naar den dienst van het transportwezen. In vreedetijd bestaat hiervan geen spoor eener organisatie.

Bij een staand leger moet dit nog meer bevreemding verwekken, dan bij een militie-leger het geval zou zijn. In een staand leger toch kunnen de troepenkorpsen, indien de legerinrichting aan billijke eischen voldoet, zeer spoedig marschvaardig zijn. Trouwens de omstandigheden stelden dezen eisch bij herhaling aan enkele deelen van het Indisch leger, o. a. nog in 1888 bij het uitbreken der onlusten in Bantam, toen een bataljon infanterie en een escadron cavalerie van de te Batavia gelegerde troepen binnen enkele uren na de uitvaardiging der bevelen moesten uitrukken.

Het voordeel, dat dit onmiddellijk marschvaardig zijn van troepenafdeelingen somtijds oplevert en dat in bepaalde gevallen

van beslissenden aard kan zijn, kan echter ten deele verloren gaan, indien men daarna nog betrekkelijk veel tijd behoeft, om den onmisbaren transporttrein in het leven te roepen.

Maar er zijn andere en gewichtiger gronden, waarom het gemis eener organisatie van het transportwezen juist voor het Indische leger meer bepaald een belangrijke leemte moet geacht worden.

Terwijl toch voor Europeesche legers de vredestoestand de normale is en tal van staten zich vele tientallen jaren konden verheugen in een toestand van rust, gedurende welken door een militairen transporttrein weinig of geen nuttige arbeid kon verricht worden, verkeert men in Indië in geheel andere omstandigheden.

Nagenoeg doorlopend is daar een grooter of kleiner deel van het leger te velde. Geen jaar gaat er voorbij, zonder dat eenige kleine expeditionnaire colonnes voor korteren of langeren tijd nitrukken, nu eens ter Westkust van Sumatra tegen de Bataks of op de Oostkust van dit eiland tegen denzelfden vijand of tegen Atjehsche benden; dan weer in Borneo tegen Dajaksche stammen of in Celebes tegen oproerige hoofden; eindelijk ook meermalen op Java-zelf tot onderdrukking van een begin van verzet, dat nu eens hier dan weder daar meestal op het onverwachtst uitbreekt.

Maar ook veldtochten op grootere schaal komen veelvuldig en met zeer korte tusschenpoozen voor.

Bijna elk jaar vinden vrij belangrijke expeditiën plaats, waaraan een of meerdere bataljons infanterie met artillerie en genie-troepen, somtijds ook cavalerie deelnemen. Enkele malen was de krachtsontwikkeling zelfs buitengewoon groot, zooals meer in het bijzonder het geval is geweest bij de 2e Atjehsche expeditie en gedurende de latere offensieve operatiën in Groot-Atjeh, toen meermalen de helft van ons veldleger te velde was.

Neemt men bij dit alles in aanmerking, dat bovendien een deel der in Atjeh gelegerde troepenmacht *bij voortduring* mobiel moest gehouden worden, dan moet het stellig de aandacht trekken, dat in het Indische leger een transporttrein doorloo-

pend meer nuttigen arbeid te verrichten heeft dan in eenig Europeesch leger het geval is.

Ook het karakter der oorlogvoering tegen Inlandsche vijanden leidt tot de conclusie, dat er voor het Indische leger in het bijzonder klemmende argumenten pleiten voor het voortdurend op de been houden van een transporttrein.

Wij voeren die oorlogen in strategischen zin altijd, in tactischen zin meestal, aanvallend. Om echter de voordeelen, aan den aanval verbonden, ten volle te kunnen benutten, is het noodig dat wij zooveel mogelijk vrij zijn in de keuze van het meest geschikte oogenblik, zoowel voor het beginnen als voor het krachtig doorzetten der vijandelikheden.

Voor al in Indië, waar in de meeste streken een groot gedeelte van het jaar tengevolge van het klimaat ongeschikt is voor eenigszins belangrijke operatiën, moet de staatkunde zich schikken naar dezen eisch der strategie.

Hoezeer het succes van een veldtocht in de waagschaal wordt gesteld, wanneer de operatiën niet op het gunstige oogenblik worden aangevangen, daarvan leveren ons de 1e Bonische en de 1e Atjehsche expeditiën sprekende voorbeelden. Beide vertrokken toen het goede jaargetijde reeds grootendeels verstreken was; bij de 1e Bonische expeditie belemmerden de regens al spoedig de operatiën en werd de gezondheidstoestand weldra zeer slecht; bij de 1e Atjehsche expeditie was de vrees voor het naderende slechte jaargetijde het voornaamste motief voor den terugkeer naar Java. Beide expeditiën leidden tot een politieke nederlaag.

Moet dus aan de eene zijde de staatkundige leiding het leger in staat stellen, de operatiën op een gunstig tijdstip te beginnen, omgekeerd moet de legerinrichting zoodanig zijn, dat de Regeering, eenmaal tot den oorlog besloten hebbende, dezen met zoo weinig mogelijk tijdverlies kunne doen aanvangen.

Nu eischt de uitrusting van elke eenigszins belangrijke expeditie een zekeren tijd. Door een doelmatige legerinrichting dient er echter naar gestreefd te worden, dien noodzakelijken tijd van voorbereiding zooveel doenlijk te verkorten. Vertraging, ondervonden bij de uitrusting der 1e Bonische expeditie, was

een der oorzaken van haar laat vertrek, waarvan de gevolgen zooeven werden genoemd.

Bovendien komt de tijd, dien wij voor de uitrusting behoeven, aan den Inlandschen vijand bijzonder ten goede, niet alleen tot het opwerpen van versterkingen, het verkrijgen van wapens en munitie en het bijeenrekken van strijdbare mannen; maar meer nog tot het bijleggen van veeten tusschen de hoofden onderling en het zich aaneensluiten tegen den gemeenschappelijken vijand. De eindelooze besprekingen, die voor dit laatste doel tusschen Inlandsche hoofden noodig zijn, eischen toch een zeer geruimen tijd.

Kunnen wij met onze voorbereidingen gereed zijn, vóórdat nog de vijandelijke hoofden tot overeenstemming zijn gekomen, dan hebben wij grootere kans, niet alleen om den vijand slecht toegerust en versterkt aan te treffen, maar vooral ook, om slechts tegenover een deel der bevolking te staan, en om, partij trekkende van de nog bestaande veeten, bondgenooten te verwerven.

Het is echter niet mogelijk, den tijd van uitrusting eener expeditie tot een minimum terug te brengen, zoolang een zoo onmishare dienstak als het transportwezen in het geheel niet georganiseerd is.

In de tweede plaats brengt het aanvallend karakter onzer oorlogvoering mede, dat wij den strijd voeren op 's vijands grondgebied, waar wij op den steun en zelfs op de onzijdigheid van een deel der inwoners slechts zelden mogen rekenen. Zelfs waar wij bondgenooten hadden, gelukte het ons slechts enkele malen, hen koelidiensten ten behoeve der ageerende colonnes te doen verrichten. In de meeste streken buiten Java toonde de bevolking zich in dit opzicht zeer onwillig.

Wij mogen er dus niet op rekenen, onze transportmiddelen op het oorlogstooneel te kunnen bijeenbrengen.

Bij vroegere expeditiën is deze misrekening herhaaldelijk gemaakt, dikwijls echter met zeer ongunstigen uitslag. Bij de operatiën ter Westkust van Borneo in 1853—1854 rekenden men aanvankelijk voor den trein uitsluitend op plaatselijk te verkrijgen koeli's; daarvoor bestond hier eenige grond, omdat

wij slechts strijd voerden tegen de in dat gewest gevestigde Chineezzen en het dus waarschijnlijk scheen, dat de ons goedgezinde Maleische vorsten voldoende in onze behoeften aan koeli's konden voorzien. Ook hier bleken de Inlanders echter onwillig te zijn tot het verrichten van transportdiensten, zoodat men herhaaldelijk gebrek aan koeli's had, diensengevolge de operatiën niet kon voortzetten en eindelijk er toe moest overgaan, transportmiddelen van Java te onthieden.

Bij de Bonische expeditiën in 1859 rustte men den trein dan ook bijna volledig op Java uit.

In 1866 echter, bij de expeditie tegen Pasoemah, een landschap van Palembang, bouwde men weder op de mogelijkheid, den trein samen te stellen uit koeli's uit de aan ons onderworpen en rustige landstreken van dit gewest. Herhaaldelijk konden de operatiën echter geen voortgang hebben bij gebrek aan transportmiddelen, die men eindelijk op de dringende verzoogen van den expeditie-commandant genoodzaakt was, ten deele uit nabijgelegen gewesten aan te voeren.

Ook in 1868 bij de 4e Balische expeditie vertrok de troepenmacht van Java zonder transporttrein. De meeste Balische vorsten waren ons toen goedgezind en men vertrouwde er dus op, een voldoende aantal koeli's te verkrijgen uit het bevriende deel der Balische bevolking. Ook nu weder dezelfde teleurstelling; zelfs moesten de operatiën bij gebrek aan transportmiddelen tijdelijk geheel gestaakt worden, tot deze in voldoende getale van Java waren aangebracht.

De talrijke lessen uit onze geschiedenis, die alle tot dezelfde conclusie voeren, wettigen dus de uitspraak, dat wij in veel gevallen genoodzaakt zijn, bij het uitzenden eener expeditie onzen transporttrein volledig uitgerust mede te voeren, en dat wij het succes der onderneming in de waagschaal stellen, door onze berekeningen te willen baseeren op den steun van de bevolking van het oorlogstooneel tot het verrichten van transportdiensten.

Weder dus een argument tot het organiseren van het transportwezen in tijd van vrede.

Maar het krachtigste argument daarvoor is ongetwijfeld dit :

bij de oorlogvoering in Indië worden aan het transportwezen veel hogere eischen gesteld en is de wijze, waarop deze dienst zijn taak vervult, veel beslissender voor den uitslag der operatiën, dan zulks in Europeesche oorlogen het geval is.

Vergunt mij, voor het betoog van dit tweeledige argument in eenigszins ruimere mate uw aandacht te vragen.

De eischen, die bij onze expeditiën aan den trein gesteld moeten worden, zijn bijzonder hoog.

Terwijl een in Europa optredend leger bijna alles, wat het voor huisvesting behoeft, en een groot deel van hetgeen het voor voeding van man en paard noodig heeft op het oorlogstooneel aantreft, moet een in Indië ageerende colonne al haar verplegingsmiddelen of althans verreweg het grootste deel daarvan mede- of aanvoeren.

De levensmiddelen, waarmee de Inlandsche bevolking zich voedt — gesteld al, dat men zoo gelukkig ware, daarvan voorraden aan te treffen — zouden slechts in zeer geringe mate aan de troepen kunnen ten goede komen. Rijst, met eenige groenten en specerijen als bijspijzen, en een kleine hoeveelheid gedroogde visch, somtijds wat karbouwen vleesch, vormen in het grootste deel onzer koloniën het dagelijksch menu van den kampongbewoner.

Onze troepen daarentegen krijgen te velde een krachtige voeding, uit een zeer groot aantal voedingsmiddelen, vooral ook dierlijke, bestaande. Wie een blik slaat in de samenstelling van het ration te velde, zoowel voor den Europeeschen als voor den Inlandschen militair en voor den lastdrager bij den trein, zal waarschijnlijk in het eerst verbaasd staan over de lange lijst van verschillende artikelen. In de tropen wordt echter zulk een verscheidenheid noodig geacht, om de noodige afwisseling in de spijzen te kunnen brengen. Deze ruime afwisseling, gepaard aan een voldoende voedingswaarde, moet tegemoet komen aan den ongunstigen invloed, dien het klimaat uitoefent op het voedingsproces vooral bij den soldaat, van wien te velde zeer vermociende diensten worden gevorderd.

Het grootste deel der levensmiddelen, voor de troepen noodig, zou men dus te vergeefs bij de bevolking zoeken.

Maar zelfs van de overige artikelen treft men slechts zelden noemenswaardige voorraden aan. Van hetgeen de landbouw hem opbrengt, houdt de Inlander in het algemeen slechts aan, wat hij met zijn gezin behoeft. Het overtollige, als dit er is, wordt ten spoedigste van de hand gedaan en uitgevoerd. In de kampongs, gewoonlijk uit een vrij gering aantal gezinnen bestaande, vindt men dus in den regel slechts kleine hoeveelheden levensmiddelen.

Waar echter een vijandige gezindheid bestaat, worden die kampongs bij de nadering onzer colonnes ontruimd en wordt alle tilbare have bij tijds in veiligheid gebracht, zoodat wij er letterlijk niets vinden, wat tot onderhoud der troepen kan dienen.

Is de bevolking minder vijandig, dan blijft zij wel is waar in veel gevallen in haar kampongs, maar ook dan nog is het dikwijls uiterst moeielijk, een deel van haar schamelen voorraad levensmiddelen in ons bezit te krijgen. Ons belang vordert in de meeste gevallen, dat wij de onzijdige bevolking niet tegen ons in het harnas jagen, en dus moeten wij afzien van het gewelddadig in bezit nemen. Zelfs zou het veelal onstaatkundig zijn, gedwongen leveringen tegen een bepaalden prijs te eischen. Dit moge eenigszins vreemd klinken; maar men houde in het oog, dat onze krachten wel voldoende kunnen zijn om de macht van een gewapenden Inlandschen tegenstander te breken, maar dikwijls niet, om een verbitterde, wellicht zeer tahrijke bevolking tegen haar wil bij voortduring te dwingen, zich rustig te houden. Tot bereiking van het oorlogsdoel is het dus voor ons in het algemeen een onafwijshare eisch, de gezindheid der bevolking ten onzen gunste te stemmen. En dat dit resultaat slechts bereikt kan worden, als wij de lasten van den oorlog zoo min mogelijk op die bevolking laten drukken, is duidelijk. In den Padri-oorlog, die gedurende een tijdvak van 20 jaren veel krachtsinspanning van ons eischte, bleek het herhaaldelijk, hoe onmogelijk het was de rust te handhaven, zelfs onder een ons overigens goedgezinde bevolking, zoolang deze zwaar gebukt ging onder gedwongen leveringen, vooral in werkkrachten, ten behoeve der opereerende troepen.

Er blijft dus in het algemeen slechts over, het niet uitgeweken deel der bevolking te bewegen tot vrijwilligen verkoop van producten. Vêel levert echter ook dit hulpmiddel niet op. In de eerste plaats bezit die bevolking slechts weinig van hetgeen wij noodig hebben; maar, wat dikwijls nog zwaarder weegt, in den regel zal zij, vooral in het begin der occupatie, onwillig zijn, aan onze behoeften tegemoet te komen, hetzij dan uit vaderlandsliefde, hetzij uit vrees voor wraak van de zijde der oorlogspartij.

Er valt dus bij onze expeditiën al bijzonder weinig op de hulpbronnen van het land te rekenen. Ook voor de verpleging onzer dieren is dit het geval, want groen paardenvoeder werd dikwijls slechts in onvoldoende hoeveelheid aangetroffen, zoodat het medevoeren van hooi en stroo — hoe bezwaarlijk ook — noodzakelijk was. Meermalen konden wij ons zelfs voor het benodigde drinkwater niet verlaten op hetgeen de landstreek opleverde en moesten wij ons derhalve het lastige transport dezer eerste levensbehoefte getroosten.

Natuurlijk komen er uitzonderingen voor op den door mij geschetsten toestand. Waar vijandschap bestond tusschen inlandsche stammen onderling, kwamen leveringen door de bevolking somtijds voor een deel aan de behoeften der troepen tegemoet; enkele malen ook maakten wij eenige voorraden buit, hoofdzakelijk bestaande uit ongepelde rijst en vee. Maar de regel is, dat onze trein al, of nagenoeg al, onze levensmiddelen moet mede- en opvoeren.

Ook ten opzichte van de legering der troepen verkeert men op expeditie in ongunstige omstandigheden.

De vechtwijze van den Inlandschen vijand, die op ieder uur van den dag en den nacht met evenveel gemak op onze flanken of in onzen rug als in front optreedt, dwingt ons steeds bijzondere maatregelen te treffen, om overvallingen te voorkomen. Het bijeenhouden der troepen vooral 's nachts, m. a. w. een zeer geconcentreerd stelsel van legering, is dus geboden.

In verband hiermede kunnen de kampongs, met haar in den regel zeer verspreid staande huizen, slechts aan een klein deel der troepen eenige dekking opleveren. Betreft men zulk

een kampong, dan is verreweg het grootste deel der colonne genoodzaakt tusschen de woningen te bivakkeeren.

Maar dikwijls verbieden tactische overwegingen het legeren der troepen in een kampong en moet men dus een bivak op open terrein betrekken. De 2e Bonische expeditie levert zelfs een voorbeeld op, dat een kampong — Timoeroeng — niet voor het onder dak brengen der troepen benut werd, omdat de bevolking ons goedgezind was en de Opperbevelhebber geen gevaar wilde loopen, deze stemming in ons nadeel te veranderen.

Bivakkeeren is dus de regel.

Nu komt gelukkig het klimaat ons in zooverre te hulp, dat wij ons meestal niet behoeven te beschermen tegen koude. Eenige dekking tegen zon, wind en regen is echter op ieder bivak, althans als het voor meer dan één nacht betrokken wordt, bepaald noodig.

Aanvankelijk is die dekking zeer primitief, omdat de materialen daarvoor verkregen moeten worden uit afbraak van eenige Inlandsche huizen, palmladeren, takken, alang-alang (een lange grassoort) enz.

Maar zoodra het verblijf op het bivak van eenigszins langeren duur is, moet men meer afdoende beschutting zoeken tegen de klimaatsinvloeden, wil men voorkomen, dat deze de expeditie-macht als sneeuw voor de zon doen wegsmelten.

Barakken en afdaken, van den eenvoudigsten vorm voor den troep en van eenigszins steviger constructie voor de staven, ambulances en magazijnen, zijn dan noodig en de daarvoor vereischte materialen zouden op het oorlogstooneel grootendeels te vergeefs gezocht worden.

Dat de opvoer van al die bouwmaterialen naar de plaatsen, waar men een vestiging, zelfs van zeer tijdelijken; soms van meer blijvenden aard beoogt, buitengewone krachtsinspanning van den transporttrein eischt, daarvan vinden wij o. a. sprekende voorbeelden in de geschiedenis van den Atjeh-oorlog in het tijdperk 1874—1877.

Een andere omstandigheid, die den transportdienst te velde verzwaart, is de noodzakelijkheid, steeds al onze zieken en ge-

wonden te moeten vervoeren. Terwijl men in Europa bij een terugtocht zijn zieken en gewonden aan de zorgen van den overwinnaar kan toevertrouwen, bij een gevecht niet angstvallig behoeft zorg te dragen dat de gewonden buiten 's vijands bereik blijven en eindelijk na den strijd gebouwen vindt, waarin de lijdens tijdelijk kunnen verpleegd worden, is die toestand op expeditie een geheel andere.

Op marsch kunnen geen zieken en gewonden achtergelaten worden, daar zij onherroepelijk door den vijand zouden worden afgemaakt of vreeselijk verminkt. In het gevecht moet steeds met de niterste zorg worden voorkomen, dat gewonden en zelfs lijken in 's vijands handen vallen, en deze zorg kan bij een terugtocht meermalen de taak van aanvoerder en troepen in hooge mate verzwaren. Het achterlaten van lijken stelt wel is waar geen onmiddellijk verlies daar, maar de moreele indruk van het feit op den vijand en de eigen troepen is zeer groot en moet dus voorkomen worden. In veel hoogere mate is dit het geval bij het achterlaten van gewonden. Men zou van onzen soldaat niet kunnen en mogen verwachten, dat hij op het bevel tot den aanval moedig voorwaarts zou gaan, indien hij niet zeker wist, dat al zijn officieren en kameraden het niterste zullen doen, om hem, indien hij gewond wordt, te onttrekken aan het vreeselijke lot, dat onze wreede vijand hem zou bereiden.

Eindelijk bieden de bivaks der ageerende troepen gewoonlijk slechts een zeer gebrekkige gelegenheid aan tot verpleging van de lijdens en daardoor zijn wij genoodzaakt, deze zoo spoedig mogelijk naar achteren te vervoeren, om hun in een veldhospitaal op de operatie-basis, of liever nog op ziekenschepen of in vaste hospitalen in andere deelen van den archipel, die mate van verpleging te doen deelachtig worden, welke zij in het tropisch klimaat zoozeer behoeven.

Nu zijn de verliezen, vooral ten gevolge van ziekten, op onze expeditiën veelal buitengewoon groot. Bij de 1e Bonische expeditie telde men anderhalve maand na de landing $\pm 37\%$ zieken. Van af het begin tot het eind der 2e Atjehsche expeditie werden per maand 7% zieke en gewonde militairen van

het oorlogsterrein geëvacueerd. Dit aantal steeg gedurende de offensieve operatiën in het begin van 1876 tot 9% 's maands.

Somtijds stijgen de verliezen onder ongunstige omstandigheden bij enkele korpsen nog belangrijk. Gedurende de eerste 2½ jaar van den Java-oorlog bedroeg het aantal behandelde Europeanen niet minder dan achtmaal de gemiddelde sterkte. Bij de 3e Balische expeditie in 1849 verloor een der bataljons in 7 weken tijds 60% zijner sterkte. Een bataljon, dat in het eind van 1874 in Atjeh aankwam en 3 weken daarna voor het eerst aan de operatiën deelnam, had toen reeds meer dan 20% door ziekte verloren.

Dit alles is zeker voldoende, om u te overtuigen van de hooge eischen, die het ziekenvervoer in onze oorlogen aan den trein stelt.

Nog op een anderen factor in ons nadeel zij het mij vergund, uw aandacht te vestigen. Willen wij onze colonnes beweegbaar houden en voorkomen, dat onze troepen door overmatige inspanning wegsmelten, dan mogen wij in Indië man en paard niet zoo zwaar belasten, als men dit in Europa doet.

Het afmattende klimaat, dat voortdurend de lichaamskrachten van den vreemdeling uit de gematigde luchtstreek sloop, de kleine gestalte onzer Inlandsche soldaten en de geringere krachten onzer paarden dwingen ons, de belasting onzer troepen tot een uiterst minimum te beperken. Voor den munitievoorraad en de vivres is het niet raadzaam, hierin beneden een zekere grens te gaan, ofschoon die grens toch reeds enger dan in Europa moet getrokken worden. Wat de uitrusting betreft, moeten wij echter dikwijls de manschappen zooveel doenlijk ontlasten.

Al wat de man niet zelf draagt aan bagage, patronen en levensmiddelen, komt — voor zoover het toch moet worden medegevoerd — al weder voor rekening van den trein.

Terwijl nu, zooals ik heb trachten te schetsen, de behoefte aan middelen en materieel voor de verpleging van den gezonden en den zieken soldaat bij onze expeditiën belangrijk grooter

is dan bij oorlogvoering in Europa; terwijl op ons transport-wezen de taak rust, in die zeer aanzienlijke behoefte nagenoeg nitsluitend te voorzien door aanvoer van de operatie-basis en bij de ageerende troepen; wordt aan de andere zijde die opvoer door de gesteldheid van het Indische terrein in hooge mate belemmerd.

Slechts zelden hebben onze colonnes op te treden in die gewesten van den Indischen archipel, waar een voldoende aantal goede wegen wordt aangetroffen, zooals op Java en in enkele deelen van Sumatra's West- en Oostkust het geval is. Nog zeldzamer kan ten behoeve der verpleging van expeditionnaire troepen gebruik worden gemaakt van hestaande spoorwegen, waarvan men buiten Java slechts enkele lijnen van geringe lengte aantreft, n.l. ter Oost- en Westkust van Sumatra en in Groot-Atjeh.

De regel is dus, dat de operatiën worden uitgevoerd in een landstreek, geheel onthloot van wegen, slechts doorsneden door enkele voetpaden, die door het gebruik ontstaan zijn en aan welker onderhoud niet de minste zorg besteed wordt.

Wel leest men bij de beschrijving onzer expeditiën, zelfs in streken waar wij ons voor het eerst vertoonden, van *wegen*; maar die zouden veelal een allertreurigst lignur maken, indien men ze zelfs maar bij een gewonen landweg in Nederland wilde vergelijken. Het zijn in den regel niet veel meer dan paden, ontstaan door het uitkappen van wat houtgewas en het aanleggen van een dijkje door al te drassige sawahs; paden die zelfs voor getrokken bergartillerie, met een spoorbreedte van 0.75 M., somtijds onvoldoende breed zijn. Dit karakter droeg zelfs het onder den weidschen naam van *sultansweg* bekende voetpad, dat onze troepen volgden bij het voortdringen in de XXII Moekims in 1879.

Behoefte aan wegen, in den eigenlijken zin des woords, heeft de Inlander weinig of niet. Waar onze invloed niet krachtig is doorgedrongen, gebruikt hij nimmer voertuigen en slechts zelden lastdieren. De paden, die gaandeweg van zelf ontstaan dwars door de bebouwde velden en van de eene kampong naar de andere of naar de nabijliggende pasar, zijn dus voor de

bevolking voldoende. Naarmate van het seizoen zijn die paden in meerdere of mindere mate begaanbaar; in den regentijd zijn zij voor troepenbewegingen grootendeels waardeloos of verdwijnen zij zelfs geheel. Waar zulk een pad een belangrijke terreinafscheiding doorsnijdt, vindt men somtijds bruggen van vrij gering draagvermogen; over doorwaadbare rivieren maakt de Inlander echter in den regel geen overgangsmiddelen. In het gebergte zoekt de inboorling, aan klimmen en dalen gewend, bij de keuze zijner paden niet naar het gemakkelijkst tracé, zoodat de hellingen veelal zoo belangrijk zijn, dat zij bij den marsch van troepen, zelfs van infanterie, groote bezwaren opleveren.

Hoe ellendig de toestand der inlandsche paden in het algemeen ook zij, streeft men uit den aard der zaak zooveel doenlijk er naar, daarvan partij te trekken.

Dikwijls bestaat hiervoor echter geen gelegenheid. In den regel dienen de paden slechts tot onderlinge verbinding van nabijgelegen kampongs of wel zij voeren midden door zulke bewoonde oorden, die onze colonnes om tactische redenen meermalen vermijden.

Daar verder de paden somtijds belangrijke omwegen maken en bovendien vrij zeldzaam zijn, worden wij dikwijls gedwongen in verband met de richting, die onze colonnes en transporten moeten volgen, van het gebruik van bestaande paden af te zien.

Gelukkig de expeditie, die over bruikbare waterwegen kan beschikken, zooals o. a. op groote schaal het geval was bij onze oorlogen op Borneo en in Palembang. Ook ter Sumatra's Westkust, in Boni en in Atjeh — kortom overal waar daartoe gelegenheid was — maakten wij ons de waterwegen voor den transportdienst te velde ten nutte.

Bij de 2e Atjeh-expeditie werd zelfs de keuze van de operationeel hoofdzaaklijk bepaald door den wensch, om de bevaarbare Atjeh-rivier als communicatielijn te kunnen benutten, en het is de vraag of, bij de toenmalige inrichting van het transportwezen te velde en bij het nitsluitend gebruik van koeli's, de kraton wel zou bereikt en veroverd zijn, indien de opperbevelhebber zich niet had verzekerd van den waterweg voor den

zeer omvangrijken opvoer van verplegingsbehoeften en ander materieel.

Maar in veel oorlogen, die wij hadden te voeren, werden geen bevaarbare rivieren of uitgestrekte meren aangetroffen. Een groot deel der Indische rivieren heeft te veel stroomsnelheid of te weinig diepte.

Men had dan slechts de kens tusschen het volgen der inlandsche paden en — was dit ondoenlijk of onraadzaam — den marsch dwars door het terrein.

En wat dit laatste in Indië te beteekenen heeft, dat hebben onze colonnes en transporten op expeditie in maar al te ruime mate ondervonden.

Vooral zijn het de rijstvelden — dus een zeer groot gedeelte van het terrein — die den marsch bijzonder bezwarend maken. In den drogen tijd zijn zij nog vrij goed begaanbaar, schoon veelal hobbelig en met stoppels bezet; maar gedurende een groot deel van het jaar vormen zij ware modderpoelen. Steeds zijn zij in kleine vakken verdeeld door talrijke dijkjes van meer of minder hoogte, dikwijls te smal om den marsch op één gelid toe te laten. De oevers der riviertjes en waterleidingen zijn in dit sawahterrein of moerassig of zeer steil.

In de lage kuststreken vindt men dikwijls vrij diepe lagunen, die met haar modderigen bodem en haar moeielijk doordringbare begroeiing van rizophoren soms een belangrijke terreinafscheiding vormen tusschen de smalle kuststrook en het binnenland.

Enkele dier lagune-armen moeten, evenals de vrij talrijke rivieren, die men somtijds aantreft, overbrugd of bestaande bruggen moeten versterkt worden, om voor onze troepen bruikbaar te zijn.

Tal van kleine perceelen bouwland zijn omgeven door zeer stevige heggen, waarin doorgangen moeten worden gekapt. Somtijds voert de marschrichting ons door uitgestrekte aanplantingen of wildernissen, waarin men eerst na dagen arbeid met bijl en kapmes een doortocht voor de troepen heeft gebaad. De weelderige plantengroei der tropen moge den bewonderaar der prachtige natuur de meest dichtertelijke ontboe-

zelingen doen uiten, aan onze officieren en soldaten die dwars door het terrein hebben te marcheeren, legt al dat schoons dikwijls geheel andere woorden in den mond.

In bergland zijn het weder de talrijke ravijnen met hun hooge, steile en zwaarbegroeide wanden en de moeilijk beklimbare bergruggen en heuvels, die een betrekkelijk korten marsch uiterst vermoeiend maken en die, tot het dragen van vrachten, van mensch en dier de grootste inspanning vorderen.

Het beeld van de terreinen, waarop onze colonnes den oorlog hebben te voeren — overbodig als het is voor hen, die Indië door eigen aanschouwing leerden kennen — heb ik ongetwijfeld slechts zeer onvolkomen geschetst voor diegenen onder U, die onze koloniën nimmer bezochten. Toch hoop ik, daardoor een denkbeeld te hebben gegeven van de groote bezwaren, die de gesteldheid van het operatie-tooneel meestal aan de uitoefening van den transportdienst in den weg legt.

Er blijft mij nog over aan te toonen, dat de meer of minder voldoende wijze, waarop de transporttrein te velde zijn taak vervult, in Indië een meer beslissenden invloed heeft op den gang en den uitslag der operatiën, dan zulks in Europa het geval is.

De eischen, die op expeditie aan den transportdienst gesteld worden, en de moeilijkheden, die het terrein voor den marsch der transporten oplevert, zijn zóó groot, dat snelle operatiën en langdurige marschen reeds daardoor alleen zeer bezwaarlijk worden gemaakt, al zijn ook onze troepen daarvoor alleszins in staat.

Een marsch van zes dagen *achtereen*, zooals in 1859 in het Zuiden van Celebes van Boelekombā naar Sindjai werd uitgevoerd en waarbij een afstand van 69 K.M. werd afgelegd, is in onze Indische krijgsgeschiedenis een eenig voorbeeld van zeer snel opereeren op onafhankelijk vijandelijk gebied. Kort daarna werd in Boni nog een zeer belangrijke marsch verricht door de gezamenlijke expeditionnaire macht: een afstand van ± 45 K.M. werd in drie achtereenvolgende dagen doorloopen. Maar beide deze marschen hadden onder bijzonder gunstige

omstandigheden plaats en — wat vooral niet uit het oog mag verloren worden — voor de samenstelling van den transporttrein waren *bijzondere* maatregelen getroffen.

Bij onze overzeesche expeditiën komt het echter herhaaldelijk voor, ja het is bijna de regel, dat een colonne, die meerdere dagmarschen ver 's vijands land moet binnendringen, genoodzaakt is, na een of twee marschdagen tijdelijk halt te houden, haar trein terug te zenden tot het aanvullen der vivres en de terugkomst daarvan af te wachten, alvorens de offensieve beweging voort te zetten. Het is zodoende onmogelijk snel te opereeren, terwijl ver voortdringen alleen uitvoerbaar is ten koste van veel tijd, noodig tot oprichting en vulling van tusschenmagazijnen. Nog aanzienlijker wordt het tijdverlies, naarmate een grooter deel van de krachten van den transporttrein in beslag moet worden genomen tot afvoer van zieken en gewonden en tot opvoer van reserve-munitie en materieel voor legering. De marschdagen, waarmede men den te doorloopen afstand kan afmeten, worden dan evenveel weken.

En zoo *kruipen* onze colonnes als het ware voorwaarts, niet tengevolge van een minder goede strategische leiding, meestal ook niet omdat de troepen niet in staat zouden zijn, op elk gewenscht punt de tactische overwinning te behalen, maar bijna altijd als een onvermijdelijk gevolg van de groote bezwaren, aan den transportdienst verbonden. Met dezen belangrijke factor werd door critici op grooten afstand van het Indische oorlogstooneel dikwijls te weinig of geen rekening gehouden, zoodat zij zich ten onrechte verbaasd toonden over de geringe snelheid onzer bewegingen, zonder de ware oorzaak daarvan in het licht te stellen.

Ernstiger nog wordt de toestand, als de capaciteit van den transporttrein bepaald *onvoldoende* is, om de geregelde verpleging te verzekeren. Want stagnatie in den opvoer van levensmiddelen zou onherroepelijk tengevolge hebben, dat de troepen gebrek lijden. Er blijft dan niets anders over dan terug te trekken, m. a. w.: de operatie mislukt.

Ook hiervan levert onze geschiedenis helaas meerdere voor-

beelden, ook bij expeditiën op groote schaal. Zoo was bij de 2e Balische expeditie, toen op 9 Juni 1849 reeds een deel der sterke vijandelijke stelling van Djagaraga veroverd was, het gebrek aan transportmiddelen een der oorzaken, waarom men de vermeesterde werken niet kon bezet houden. Ofschoon men slechts weinige kilometers in het binnenland was doorgedrongen, kon men door gebrek aan draagkrachten de benoodigde verplegingsmiddelen niet opvoeren en waren de troepen genooddaakt, nog denzelfden dag naar het strand terug te keeren, waardoor de vruchten der duur gekochte overwinning verloren gingen. Tien dagen later zag men geheel af van het voortzetten der operatiën, al weder voornamelijk op grond van de te geringe sterkte van den trein, welke leemte dus belangrijk heeft bijgedragen tot de mislukking dezer expeditie.

Zoo beheerscht bij onze oorlogvoering de inrichting van het transportwezen, dikwijls meer nog dan de strategische leiding en de tactische beslissingen, het verloop eener expeditie, ja zelfs meermalen het al of niet slagen daarvan.

Na Uw aandacht gevestigd te hebben op de talrijke en krachtige argumenten, die voor het Indische leger in het bijzonder pleiten voor de noodzakelijkheid eener dengdelijke organisatie van het transportwezen te velde, zij het mij thans vergund te schetsen, hoe — bij gemis van alle organisatie in vredestand — de transporttrein dan wel bij onze expeditiën gevormd wordt.

Ik stel mij voor, daarbij achtereenvolgens aan te toonen:

dat voor den militairen transportdienst te land lastdieren en voertuigen verreweg te verkiezen zijn boven koeli's;

dat bij onze expeditiën meermalen een nuttig gebruik ware te maken van lastdieren en in bepaalde gevallen ook van voertuigen en dat alleen bij aanwending van deze transportmiddelen een krachtige oorlogvoering mogelijk is, althans bij alle expeditiën op eenigszins groote schaal;

dat wij voor den treindienst wel altijd in meerdere of mindere mate, soms zelfs uitsluitend, van koeli's *moeten* gebruik maken, maar dat dit steeds moet beschouwd worden als een noodzakelijk

kwaad, m. a. w. : de koeli is een noodtransportmiddel, dat wij helaas dikwijls moeten gebruiken, maar toch liefst door een beter zouden vervangen zien ;

dat van een behoorlijk, of zelfs maar noemenswaardig gebruik van lastdieren en voertuigen — vooral in het eerste tijdperk der operatiën — geen sprake kan zijn, zoolang geen vredes-organisatie van dezen diensttak bestaat ;

dat ons dus bij den bestaanden toestand in het algemeen slechts overblijft, ons te velde te behelpen uitsluitend met het minst verkieslijk transportmiddel, den koeli ;

eindelijk : dat ook de behoorlijke aanwending van koelikorpsen te velde in hooge mate wordt geschaad door het ontbreken eener organisatie van het transportwezen in tijd van vrede.

Beschouwen wij in de eerste plaats de meest gebruikelijke transportmiddelen.

Vaartuigen, meer bepaald stoomschepen, worden door ons op groote schaal en met het meeste nut gebezigd tot volledige voorziening van alle expeditiën naar de verschillende eilanden en naar alle plaatsen, gelegen aan of nabij een kust, waar ontschepping van menschen en goederen mogelijk is.

Ook kleinere vaartuigen zijn voor den transportdienst op bevaarbare rivieren of meren van onberekenbaar nut en in het algemeen wordt van dit middel, waar mogelijk, gretig gebruik gemaakt.

Voor het vervoer te land, waarop wij thans meer bijzonder het oog hebben, kan licht spoorwegmaterieel in enkele gevallen en bij grootere expeditiën aanwending vinden. In het algemeen komen hier echter slechts in aanmerking : voertuigen, lastdieren en koeli's.

Het voertuig, in Indië algemeen in gebruik tot vervoer van goederen, is de kar, getrokken door 1 of 2 paarden, ossen of karbouwen. Deze lichte karren zijn nog zeer bruikbaar op vrij slechte en hellende wegen, vooral als zij door ossen of karbouwen worden getrokken. Paardenkarren hebben het voordeel, dat zij zich op goede wegen het vlugst bewegen en dan troepen te voet op marsch kunnen bijhouden.

De belasting hangt in hooge mate af van den toestand van

den weg en mag voor militaire transporten, waarbij de vrijheid van geleiders en dieren uit den aard der zaak beperkt moet worden, vooral niet te hoog opgevoerd worden. In 1877 en volgende jaren werden in Groot-Atjeh op nieuw aangelegde vlakke wegen, die echter niet altijd in even goeden toestand verkeerden, karren gebezigd, getrokken door 2 kleine Javaansche paarden. Deze karren konden 250 K.G. laden en hebben gedurende eenige jaren zeer goede diensten bewezen.

Bij de 2e Bonische expeditie belastte men de karren, door 2 ossen getrokken, op een pas aangelegden weg met 500 K.G.

De capaciteit der Indische kar is dus vrij groot, vooral bij gebruik van trekossen of karbouwen. Maar dit transportmiddel is bij onze expeditiën slechts zelden te gebruiken in verband met het gebrek aan wegen. Waar het terrein echter geen bijzondere bezwaren voor den aanleg van wegen aanbod, getroostte men zich een enkele maal den hiervoor noodigen arbeid, om karren voor den trein te kunnen gebruiken. Dit geschiedde bij de 2e Bonische expeditie, toen het landingspunt Badjoa door een karrenweg verbonden werd met het 12 K.M. landwaarts in gelegen Palakka. Het was daardoor mogelijk, op laatstgenoemde plaats een tussenbasis in te richten, de magazijnen hier te vullen door tusschen Badjoa en Palakka uitsluitend 30 ossenkarren voor den opvoer te gebruiken, en van uit Palakka met bijna de geheele expeditonnaire troepenmacht en alle beschikbare koeli's en draagpaarden op te rukken naar het 45 K.M. verder gelegen Pampenoca, dat langs een zeer moeilijken weg in 3 dagen bereikt werd.

Deze snelle operatie, die met succes bekroond werd, is door de aanwending van karren mogelijk gemaakt. Dit voorbeeld spreekt te meer, omdat men geen vestiging in het land oogde en dus de arbeid, besteed aan het aanleggen van den karrenweg, alleen voor den korten duur der expeditie nut opleverde.

Bij de 2e Atjeh-expeditie werden eveneens 43 karren van Samarang medegevoerd en trekossen van Penang aangebracht. Voor de karren echter gelost en in elkaar gezet waren, had de expeditionnaire macht de Atjeh-rivier bij Penajoeng bereikt

en waren de trekossen reeds als slachtvee gebruikt. Er valt dus niet uit te maken, in hoeverre van die transportmiddelen nut te trekken ware geweest. Wel vindt men vermeld, dat de moeilijkheid, om op een terrein zonder behoorlijke wegen karren te gebruiken, deed afzien van verdere pogingen om er gebruik van te maken, maar de practijk heeft hier geen uitspraak gedaan. Volgens het oordeel van den 2en bevelhebber bij de expeditie zouden zij met eenige voorbereiding zeer goed te gebruiken zijn geweest. Trouwens, toen men zich eenmaal te Penajoeng gevestigd had en daar de operatiebasis inrichtte, beschikte men over de bevaarbare Atjeh-rivier. De behoefte aan transportmiddelen te land werd daardoor veel verminderd en dit zal wel niet zonder invloed zijn gebleven op het onbenut laten der karren, waarvoor men in ieder geval nieuwe trek-dieren had moeten aanvoeren.

Waar wij een eenigszins belangrijke expeditie uitzenden en vestiging in 's vijands land beoogen, geloof ik, dat de moeite en de tijd, voor den aanleg van karrenwegen noodig, meermalen ruimschoots zullen worden opgewogen door de groote voordeelen, die de treindienst daarvan zal trekken.

De voornaamste dier voordeelen zijn :

groote capaciteit van het transportmiddel, waardoor belangrijke voorraden in korten tijd kunnen opgevoerd worden, zoodat snel en krachtig opereeren mogelijk wordt gemaakt;

de krachten der dieren worden op de nuttigste wijze aangewend, waardoor het benoodigde aantal dieren en geleiders zoo-veel mogelijk beperkt wordt en dus de bezwaren van den overvoer en de verpleging van den trein-zelfen tot de geringst mogelijke proportiën gebracht worden;

de kosten van onderhoud zijn veel geringer dan bij een transporttrein van dezelfde capaciteit, als deze uit lastdieren, maar vooral als hij uit koeli's is samengesteld.

Voor lastdier komt in onze koloniën nagenoeg uitsluitend het draagpaard in aanmerking, bij uitzondering de draagos en de draagkarbouw. Ik zal later nog gelegenheid hebben te vermelden, dat meerdere proeven met andere lastdieren zijn mislukt.

zie blz 157.

Wel worden bij de bergartillerie muildieren tot het dragen van materieel gebruikt, maar — afgescheiden van het groote nadeel dat zij in Indië niet gefokt worden — kunnen zij om den hoogen prijs van aankoop niet voor den trein in aanmerking komen. Hoogstens zouden hierbij de te zwakke of te oude muildieren, van de artillerie afkomstig, kunnen worden benut.

Welk uitstekend gebruik overigens van het muildier voor transportdienst zou te maken zijn, kan blijken uit een opstel van den kapitein Philips in het Indisch militair tijdschrift van 1891. Deze officier, die de expeditie naar Zuid-Flores in 1890 medemaakte en daar gezien heeft, hoeveel gebreken kleven aan ons tegenwoordig stelsel, om uitsluitend menschen als dragers te bezigen, deelt o. a. mede, dat de opvoer van vivres langs moeilijke bergpaden zeer vergemakkelijkt werd, door hiervoor de muildieren eener sectie bergartillerie te gebruiken. De 500 dwangarbeiders, die aan de colonne waren toegevoegd, zouden hoogstwaarschijnlijk, zonder de hulp dier *enkele* muildieren, onvoldoende voor den opvoer van vivres zijn geweest.

Bepalen wij ons echter tot het draagpaard, dat nagenoeg uitsluitend het lastdier van een militair transportpark bij ons zou moeten vormen.

Ons inheemsch draagpaard is weliswaar zeer klein en niet bijzonder sterk, maar het beweegt zich zeer gemakkelijk ook op moeilijke paden, is vrij gehard en heeft weinig behoeften. Het is een alleszins bruikbaar militair transportmiddel en heeft dit op groote schaal bewezen in den Java-oorlog, ter Westkust van Sumatra, in Borneo, Boni en vooral ook te Atjeh van 1875—1881.

De eigenschappen van het draagpaard loopen naargelang van het ras zeer uiteen. De Javaansche, die het goedkoopst en het gemakkelijkst te verkrijgen zijn, kunnen op den duur niet met denzelfden last worden beladen als de draagpaarden van beter ras of sterkeren bouw van eenige der kleine Soenda-eilanden en van Celebes.

Bij den tocht naar Sindjai in 1859 gebruikte men 50 Makassarische pakpaarden en belastte deze met 90 K.G. In Atjeh

liet men de Javaansche draagpaarden 80 K.G. vervoeren: maar dezen last acht ik te groot. Op Java-zelf toch dragen de inheemsche paarden op moeilijke paden gewoonlijk niet meer dan een pikol, $\pm$ 62 K.G. Neemt men de grootere vermoeienissen in aanmerking, die voor de lastdieren verbonden zijn aan het geregeld, snel en opgesloten marcheeren bij militaire transporten, dan geloof ik, dat men de belasting voor Javaansche paarden op 60 K.G. zal dienen te stellen, een last, die bij het gebruik van paarden van beter ras zou te vermeerderen zijn.

Op twee lastdieren is één geleider alleszins voldoende, ook voor de verzorging. Desnoods kan met één geleider op drie dieren worden volstaan.

Bij het gebruik van draagpaarden heeft men dus ongeveer tweemaal zooveel geleiders en dieren noodig, als wanneer men een trein van dezelfde capaciteit uit paardenkarren samenstelt. Tegenover ossenkarren is de verhouding nog ongunstiger.

Maar hiertegenover staat een groot voordeel, aan het gebruik van lastdieren verbonden, een voordeel dat vooral in onze moeilijke Indische terreinen zwaar weegt en dikwijls den doorslag zou moeten geven.

Draagpaarden toch zijn bruikbaar op bijna alle paden en in veel terreinen. Slechts zelden zal een uiterst moeilijk terreingedeelte voor den marsch van draagpaarden onoverkomelijke bezwaren opleveren. Zij kunnen bijna overal volgen, waar infanterie doordringt, stellig overal waar gedragen artillerie komt.

Het komt mij voor, dat in dit opzicht wel eens te weinig vertrouwen wordt gesteld in de mate van bruikbaarheid onzer inlandsche draagpaarden. Velen zullen zich echter met mij herinneren, hoe zij kort na hun aankomst in Indië dikwijls verbaasd hebben gestaan over de zeer groote lenigheid, door die weinig ooglijke dieren betoond bij het beklimmen van moeilijke bergpaden of het overwinnen van terreinhindernissen. Wie hen ooit daarbij aan het werk heeft gezien, kan, dunkt mij, bezwaarlijk de bruikbaarheid dier lastdieren op de meeste terreinen, waarop wij te ageeren hebben, in twijfel trekken.

Daar zij evenveel dragen als 3 of 4 koeli's, is het mogelijk,

met een trein van lastdieren operatiën te ondernemen, die onuitvoerbaar zijn bij het uitsluitend gebruik van koeli's.

De kosten van aanschaffing zijn betrekkelijk gering, vooral als men zich behelpt met Javaansche draagpaarden, die men voor $f50$ à $f60$ kan koopen. Aan onderhoud besteedde men te Atjeh $\pm f270$'s jaars per paard, de onkosten voor de verpleging der dwangarbeiders, die met de verzorging der dieren belast waren, daaronder begrepen, inderdaad een zeer geringe som als men nagaat wat in denzelfden tijd 3 of 4 koeli's te velde gekost hebben. Voor de aanschaffing van draagpaarden van de kleine Soenda-eilanden en van Celebes zou men weliswaar zich eenige meerdere uitgaven moeten getroosten, maar deze zouden waarschijnlijk ruim opgewogen worden door de bezuiniging, te verkrijgen door de grootere lasten, die deze dieren kunnen dragen, terwijl toch hun onderhoud niet meer zou kosten dan dat van Javaansche draagpaarden.

Een der meest geldige bezwaren tegen het gebruik van een groot aantal draagpaarden is, dat men in sommige streken niet voldoende groen voeder zal vinden en dus hooi zal moeten opvoeren. In veel gevallen zal dit bezwaar zich echter niet voordoen en in ieder geval is het niet onoverkomelijk.

De hoofdzak is, dat met een trein van lastdieren onze colonnes de noodige beweegbaarheid zouden bezitten, dat dus van de te velde gebrachte troepenmacht zooveel mogelijk partij ware te trekken, dat men den oorlog dan krachtig zou kunnen voeren en dus snel ten einde brengen. Bij het uitsluitend gebruik van koeli's wordt juist het tegendeel ondervonden.

De koeli toch draagt een zeer kleinen last, vroeger veelal op 25 K.G., doch sedert de ruime ondervinding te Atjeh opgedaan op slechts 20 K.G. gesteld. Men zal goed doen, niet boven dit laatste gewicht te gaan, wil men de verliezen onder de lastdragers niet in hooge mate zien stijgen.

Veelal dragen onze koeli's tweemansvrachten en kan men de goederen dus in hoeveelheden van 40 K.G. verpakken. In sommige streken draagt de inlander echter slechts eenmansvrachten. Draagt hij deze op het hoofd of den rug, dan kan men althans nog vrachten van 20 K.G. afpakken; maar ge-

bruikt hij een draagstok, dan moet men deze toch reeds kleine vracht nog in twee deelen splitsen, hetgeen voor militair transport zeer onpractisch is.

De koeli's moeten te velde door de intendance van levensmiddelen voorzien worden. Slechts zelden konden wij volstaan met betaling in geld, omdat meestal op het oorlogsterrein ook voor de koeli's niets te koop was. De dwangarbeiders, die wij in de laatste 20 jaren tot vorming onzer koelikorpsen bezigen, worden thans volgens het in 1890 afgekondigd tarief te velde gevoed evenals onze inlandsche militairen. Dit wil tevens zeggen, dat het dagelijksch ration voor die koeli's, met emballage, $\pm 1\frac{1}{3}$ K.G. weegt.

Wordt dus aan een colonne een verplegingstrein medegegeven tot vervoer van 5 dagen vivres, dan heeft iedere koeli aan levensmiddelen voor zichzelf reeds $6\frac{2}{3}$ K.G. te dragen, zoodat de nuttige arbeid van den trein tot $\frac{2}{3}$ wordt gereduceerd.

In welke hooge mate de trein eener colonne moet aangroeien, eensdeels tengevolge van het geringe draagvermogen der koeli's, anderdeels in verband met het betrekkelijk groot gewicht van hun dagelijksch ration, kan het best blijken door de vermelding van enkele cijfers.

In 1879 werd berekend, dat voor een troepenmacht in de XXII Moekims, sterk 1994 officieren en minderen en 207 paarden, indien men deze wilde voorzien van levensmiddelen voor 5 dagen, nitsluitend te dragen door koeli's, niet minder dan 2885 lastdragers noodig waren. Voor een macht van 2794 officieren en minderen met 174 paarden in de XXVI Moekims, uitgerust met vivres en fourrages voor slechts 2 dagen, zouden 1777 dragers vereischt worden.

Een colonne, die op 13 Augustus 1879 in Groot-Atjeh uitrukte van Indrapoeri naar Selimoen, bestond uit 5 compagnieën infanterie, 2 Coehoornmortieren, een detachement genietroepen en een ambulance. Zij telde 633 officieren en minderen en daarbij het eerbiedwaardig aantal van 474 koeli's. Met dit sterk koelikorps was zij in staat, van haar laatsten étappepost, waar zij 5 sectiën infanterie achterliet, op te rukken met

een voorraad vivres voor 4 dagen. Het aantal lastdragers was dus toen evengroot als dat der militairen.

Zulk een enorme nasleep eischt niet alleen militair personeel voor politie en toezicht, maar ook een vrij sterk detachement voor bescherming, zoowel op marsch als gedurende het gevecht.

In dezelfde mate als dus de beweegbaarheid en marschsnelheid der colonnes door dien langen nasleep van koeli's verminderen, neemt ook de gevechtskracht af.

Meer vivres dan voor 4 dagen mede te voeren, wordt in de meeste gevallen onmogelijk. Had de laatstbedoelde colonne b.v. voor 6 dagen levensmiddelen willen medenemen, dan zou het aantal koeli's bijna verdubbeld moeten zijn geworden, want de vermeerdering van het aantal dragers, die zelve ook moeten gevoed worden, is progressief.

Is het dan te verwonderen, dat colonnes met zulk een nasleep in Indische terreinen gedurende den geheelen dag op marsch moeten zijn, om enkele kilometers af te leggen? Dat herhaaldelijk stilstand in de operatiën moet intreden, om den spoedig verbruikten mobielen voorraad weder aan te vullen en dus van het krachtig doorvoeren der krijgsverrichtingen *meerdere dagen achtereen* geen sprake kan zijn?

De koeli mag dan ook uit een krijgskundig oogpunt slechts worden beschouwd als een *nomad*-transportmiddel.

Daarbij komt hij den lande op groote onkosten te staan. Weliswaar heeft men bij het tegenwoordig stelsel, om dwangarbeiders voor den transportdienst te velde te bezigen, geen uitgaven te doen voor aanwerving en slechts weinig te besteden aan bezoldiging. Maar de verpleging op den voet der inlandsehe militairen is te velde duur en het transport over zee, ook bij evacuatie der talrijke zieken, en de langdurige verpleging van deze, nog na den terugkeer van het oorlogsterrein, eischen zeer aanzienlijke uitgaven.

In een belangrijk opstel in het Indisch militair tijdschrift van 1890 geeft de toenmalige kapitein de Neve een ruwe berekening van hetgeen het transportwezen in enkele perioden van den Atjeh-oorlog gekost heeft. Hij komt daarbij voor de 2e expeditie, met de heen- en terugreis op 6 maanden gesteld,

tot een bedrag van $\pm$ f 900.000 voor een gemiddelde sterkte van 2850 dwangarbeiders, dat is dus f 632 per man 's jaars.

En dan de enorme verliezen aan menschenlevens! De toenmalige kapitein van Kooten heeft te dien aanzien belangrijke gegevens vermeld in het Indisch militair tijdschrift van 1886. In het 5-jarig tijdvak van 1876—1880 bedroeg het sterftecijfer der dwangarbeiders te Atjeh gemiddeld 40% 's jaars. In de eerste helft van 1885 overleden alleen in Atjeh-zelf 35% der daar aanwezige dwangarbeiders, ongerekend het zeker aanzienlijk aantal, dat na evacuatie bezweek aan de gevolgen der op het oorlogsterrein opgedane ziekten.

Men denke niet, dat die cijfers gunstiger zouden geweest zijn, indien vrije koeli's in plaats van veroordeelden waren gebezigd. De verpleging der dwangarbeiders te velde toch is steeds terecht geroemd en de meesten hunner waren zeer ingenomen met een plaatsing te Atjeh, waar zij zooveel beter gevoed werden dan in de civiele gevangenissen.

Ik zal zwijgen over de andere nadeelen van het gebruik van koeli-korpsen, als: desertie, dikwijls op groote schaal; gevaar voor het ontstaan van paniek, waardoor meermalen de vrachten verloren gingen; groote zorg, die de verpleging van gezonden en zieken eischt, enz.

Het aangevoerde moge genoeg zijn, om de uitspraak te motiveeren, dat het bepaald wenschelijk is, overal waar dit mogelijk is, andere transportmiddelen dan koeli's te bezigen.

In veel gevallen bestaat die mogelijkheid echter niet.

Enkele malen zal een uiterst moeilijk terrein ons dwingen, uitsluitend tot koeli's onze toevlucht te nemen. Ook kan het voorkomen, dat aan het débarkeeren van dieren bijzonder groote bezwaren zijn verbonden.

Waar goede wegen ontbreken, kunnen zieken en gewonden slechts vervoerd worden door koeli's, want wij bezitten geen lastdieren, geschikt voor ziekentransport, zooals de kameel en het muilnier in Britsch-Indië zijn.

Ons tegenwoordig kookgereedschap eigent zich niet tot vervoer op draagpaarden; maar hieraan ware tegemoet te komen,

door onze veel te zware en onhandige kookketels althans te velde te vervangen door voorwerpen van doelmatiger constructie, een wijziging, die trouwens ook bij het transport met behulp van koeli's van dadelijk belang is.

In October 1890 zag ik op de Militaire tentoonstelling te Chelsea (Londen) een tweetal veldkookovens, die voor het Indische leger bijzonder geschikt zouden zijn. Een daarvan kon door één draagpaard vervoerd worden en was geschikt, om voor 80 à 100 man te braden en te koken; de andere, waarmee voor 12 à 15 man eten kon worden bereid, woog naar schatting slechts ± 10 K.G.

Uit de door mij opgenoemde omstandigheden, die nog met veel andere waren te vermeerderen, blijkt echter, dat wij den koeli als transportmiddel, vooral bij den troepentrein, niet geheel kunnen missen.

In Atjeh ging men zelfs zoover, van te meenen, dat er overwegende bezwaren bestonden tegen het indeelen van draagpaarden bij ageerende troepenafdeelingen. De gronden, toenmaals voor die meening aangevoerd, zijn echter niet op ondervinding gebaseerd, daar men het nimmer beproefd heeft.

Ik deel die zienswijze dan ook niet en zou eerder geneigd zijn, groote waarde te hechten aan de ruime ondervinding onzer practische Britsch-Indische naburen. Zij zijn ruimschoots in de gelegenheid geweest, allerlei soorten van transportmiddelen op groote schaal te velde te beproeven, ook bij meerdere veldtochten, die veel overeenkomst met onze expeditiën vertoonen, zoowel wat terrein en klimaat als vechtwijze des vijands betreft. Waar zij geen voertuigen kunnen gebruiken, is het lastdier — hetzij dan muildier, paard, kameel, olifant of os — hun gewoon transportmiddel, ook bij den troepentrein. Koeli's worden slechts hoogst zelden gebruikt. Bij den veldtocht in Opper-Burma zag ik in 1887 op alle terreinen en op groote schaal gebruik maken van lastdieren, vooral ook van draagpaarden, die niet boven onze inheemsche paardjes nitblonken. Bij den troepentrein werden steeds bijna uitsluitend draagpaarden en muildieren gebezigd; nimmer ontdekte ik belangrijke

bezwaren, wel bij elke gelegenheid de groote voordeelen van dit stelsel.

Waarom zonden ook in de meeste gevallen doelmatig ingericht kookgereedschap, reserve-munitie, gereedschap voor genietroepen enz. niet door draagpaarden kunnen vervoerd worden? In den Java-oorlog, toen men evenzeer dikwijls moeilijke paden te volgen had of dwars door het terrein moest oprukken, geschiedde dit grootendeels toch wel.

Het is waar, dat wij een zeker aantal koeli's niet kunnen missen, zoowel voor bivakwerkzaamheden als tot het lossen van goederen, opstapelen van voorraden, verzorging van slachtvee enz. Maar deze en soortgelijke werkzaamheden vallen niet onder het begrip van *treindienst*, evenmin als b. v. arbeid aan wegen en versterkingen. Dat men voor dit alles gebruik kan maken van koeli's, die voor den transportdienst gemist kunnen worden, ligt voor de hand. Maar dit is geen reden, om ook het *vervoer van benodigdheden* door menschen te laten verrichten en sluit niet uit, den troepentrein ten deele uit lastdieren samen te stellen en voor den opvoer in den rug der ageerende colonnes waar mogelijk lastdieren en karren te gebruiken.

De 2e Bonische expeditie heeft trouwens reeds meer dan 30 jaren geleden het bewijs geleverd, dat men ook bij onze oorlogvoering draagpaarden bij een ageerende colonne kan indeelen.

Als mijn beschouwingen omtrent onze transportmiddelen te land niet ten eenemale onjuist zijn, dan rijst van zelf de vraag: waaraan is het dan toe te schrijven, dat men bij de nitrusting van expeditiën zoo zelden op draagpaarden en karren rekent en dat men de draagpaarden, wanneer zij al op het oorlogstooneel gebruikt werden, daar bijna zonder uitzondering eerst veel later ziet verschijnen, als de nadeelen van het uitsluitend gebruik van koeli's reeds in ruime mate ondervonden waren?

Waarschijnlijk heeft daartoe wel eens bijgebracht de omstandigheid, dat de aanschaffing van paarden, karren en ossen een zekere som gelds vordert en men koeli's, althans dwangarbeiders, maar voor het nemen heeft.

Maar zulk een reden zou niet van kortzichtigheid zijn vrij

te pleiten. f50 à 60 voor een paard en f90 à 100 voor een kar — de prijzen die men in 1876 en 1879 ten behoeve van den trein in Atjeh betaalde — zijn toch waarlijk geringe sommen. En die uitgaaf in ééns wordt — afgescheiden van de overwegende indirecte voordeelen — reeds in korten tijd op directe wijze gedeckt door de mindere kosten der verpleging.

Er is echter meer. Het zooveel mogelijk nuttig en voordeelig gebruik van lastdieren — om mij hiertoe te bepalen — blijft nog altijd een der moeilijkste vraagstukken van den militairen transportdienst. Het eischt voor toezicht een zeer geoefend militair personeel, dat met geleiders en dieren weet om te gaan en veel verstand heeft van draagtuigen en bepakking. Het vordert geleiders, die goed vertrouwd zijn met de behandeling en bepakking der draagpaarden en hart voor deze dieren hebben. Eindelijk zijn uitstekende draagzadels en -bokken, welker doelmatigheid afdoende gebleken is, onmisbaar.

Voor al zulk deugdelijk personeel kan men echter niet in enkele dagen scheppen. Wil men het bezitten, dan is een blijvende organisatie noodig, opdat zoowel het militair personeel als de geleiders zich voortdurend practisch kunnen oefenen en de verschillende modellen van het noodige materieel geregeld gebruikt en zoo noodig verbeterd kunnen worden. Slechts de practijk kan in dit opzicht bij voortduring den weg wijzen, want slechts bij het practisch gebruik op den langen duur en onder verschillende omstandigheden komen mogelijke gebreken van draagzadel en -bok aan het licht.

Dat wij bij gemis van zulk bruikbaar treinpersoneel herhaaldelijk teleurstelling moesten ondervinden, als wij plotseling te velde een park draagpaarden wilden oprichten, is duidelijk.

Zoo ging men in 1875 ten behoeve van Atjeh over tot den aankoop van deze lastdieren en had men er weldra eenige honderden op het oorlogstooneel verzameld. Uit gebrek aan ondervinding van draagtuigen behielp men zich eerst met een Javaanschen draaghok, die echter tot veel drukkingen aanleiding gaf. Daarna bezigde men den eenigszins gewijzigden artillerie-draaghok, die minder drukkingen veroorzaakte, maar vrij zwaar was voor de kleine Javaansche paardjes.

Voor geleiders bestemde men dwangarbeiders, die waarschijnlijk meerendeels nimmer met draagpaarden hadden omgegaan. Men voedde de dieren veel te zwaar en vertrouwde het toezicht over dat park van een paar honderd lastdieren toe aan een onder-officier.

Het mag dan ook geen verwondering baren, dat bij de offensieve operatiën, die op 26 December 1875 aanvingen, *te* veel van de paarden geveegd werd en dat reeds in Februari 1876 van de 125 aanwezige dieren er 80 gedrukt waren.

In het eerste jaar, waarin draagpaarden gebruikt werden, gingen er van de 450, die te Atjeh aankwamen, niet minder dan 150 verloren.

Toen men later een officier der cavalerie met het toezicht over het park belastte en deze geregeld de paarden en tuigen der gedetacheerde treinafdelingen inspecteerde, verbeterde de verpleging der dieren belangrijk. Men had er in de jaren 1876—1880 zeer veel dienst van.

In 1881 werd dit park opgeheven. De harnachementen werden in de magazijnen ingeleverd en men mag wel zeggen dat daarmee ook een groot deel der duur gekochte ondervinding werd opgehorgen. Er bestond immers geen dienstak van het transportwezen, die deze ondervinding *practisch* kon *blijven* benutten en daarop kon voortbouwen. Gaarne wordt aangenomen, dat men van die vroegere lessen eenig nut heeft getrokken wat betreft de keuze van modellen van draagzadels en -bokken; maar de *hoofdzak* is blijven ontbreken, n.l.: het militair treinpersoneel. Zonder dit, zullen wij op nieuw aan groote teleurstellingen blootstaan, als wij weder eens op expeditie draagpaarden zullen willen benutten.

Wellicht is dit wel de voornaamste reden, waarom wij zoo zelden van lastdieren — en ook van voertuigen — voor den treindienst gebruik maken. Het ontbreken van een organisatie van het transportwezen in vreedstijd leidt niet alleen tot het gemis van het noodige geoefend personeel en dengdelijk materieel, maar bovendien: tot gebrek aan praktische kennis van het gebruik en de bruikbaarheid der verschillende transportmiddelen op allerlei soort van wegen en terreinen en onder

de uiteenlopende omstandigheden, die zich kunnen voordoen.

Het nitrusten eener expeditie met lastdieren of karren blijft zoodoende het karakter dragen van een proefneming, een improvisatie. En daartoe is het oorlogstooncel, vooral in het eerste tijdperk der operatiën, zeker de minst geschikte plaats. Vooral als voor die nitrusting betrekkelijk weinig tijd voorhanden is, mag men er zich dus niet over verbazen, dat men zich niet waagt aan het overhaast samenstellen van een park lastdieren of voertuigen.

Tot zoodanige samenstelling zou men slechts *met vertrouwen* kunnen overgaan, indien een vredesorganisatie van den treindienst bestond en men dus vóór het vertrek op expeditie slechts het aantal dieren en desnoods een deel der geleiders behoefde aan te vullen.

Zoo leidt ons het ontbreken eener organisatie in vrede tijd noodzakelijk tot den bestaanden toestand, waarbij in het algemeen slechts overblijft den trein eener uit te zenden expeditie uitsluitend, of nagenoeg uitsluitend, samen te stellen uit koelikorpsen, in der haast bijeengebracht en voorzien van eenig militair personeel voor beheer en toezicht.

In vroegere jaren, toen men door tusschenkomst der inlandsche hoofden de koeli's preste, maar vooral toen men later er toe overging, ze in te huren, had men dikwijls de grootste moeite om het noodige aantal bijeen te brengen en moest men zich dientengevolge somtijds met een onvoldoend aantal behelpen. Dit was o. a. het geval bij de 2e Balische expeditie. In 1866 waren zij, ten behoeve der in Pasoemah ageerende troepenmacht, op Java in het geheel niet te bekomen, welken prijs men ook wilde besteden.

Dit groote bezwaar heeft men niet meer te vreezen nu men dwangarbeiders bezigt, en dit is een onmiskenbaar belangrijk voordeel van dit stelsel.

Maar, al kan men nu op een gegeven oogenblik over een voldoende aantal dragers beschikken, daarom heeft men nog geen bruikbaren transporttrein.

Eenige dagen vóór het vertrek eener expeditie de gevangenen openzetten en daaruit de noodige honderden of duizenden

veroordeelden zenden naar de groote havenplaatsen van Java; daarbij overhaast indeelen eenige officieren, die niet de minste ondervinding, en mindere militairen, die geen flauw begrip van treindienst hebben; ~~deze, niet aan orde en tucht gewende~~ menschenmassa over zee voeren en bij de landing over de korpsen en diensten verdeelen; ziet, dit alles is nog geen organisatie van een bruikbaren transporttrein te velde.

Toch is in deze enkele woorden zonder overdrijving weergegeven, hoe o. a. bij de 2e Atjehsche expeditie een korps van ruim 3000 koeli's is samengesteld.

De ondervinding, zoowel bij de 1e als bij de 2e Atjehsche expeditie opgedaan omtrent de nadeelige gevolgen, niet alleen van onvoldoende sterkte maar ook vooral van slechte samenstelling, indeeling en dienstregeling der koeli-korpsen, is inderdaad zeer leerrijk; het is m. i. niet ondienstig, die ondervinding eenigszins uitvoerig te schetsen.

De troepenmacht bij de 1e expeditie was sterk $\pm$ 3400 officieren en minderen en 180 paarden; de trein telde 1085 dwangarbeiders.

Dit laatste getal berustte slechts op een zeer ruwe schatting. De generaal-majoor, chef der II^e afdeling van het departement van oorlog, kwam, na de vaststelling van de sterkte van den koeli-trein op $\pm$ 1000 menschen, door een *globale* berekening tot de conclusie, dat dit aantal te gering was en met 500 vermeerderd moest worden. De Legercommandant echter meende, dat een 1000-tal wel voldoende zou zijn, ook omdat men waarschijnlijk slechts een enkele maal met den vijand slaags zou raken en de zaak wel spoedig zou afloopen.

Nu, de zaak liep dan ook spoedig af; maar op een geheel andere wijze, dan men verwacht had. De expeditie mislukte en de onvoldoendheid van den transporttrein had aan dezen nitslag een belangrijk aandeel. En de diep ingrijpende gevolgen dier mislukking vormen nog heden, nadat bijna 20 jaren zijn verlopen, de grootste moeilijkheden, waarmede Reggering en Legerbestuur in Indië te kampen hebben.

Dat de onvoldoende sterkte van het koelikorps te meer gevoeld werd tengevolge van gebreken in de organisatie; dat juist leemten in samenstelling, indeeling en dienstregeling van den trein van overwegenden invloed waren op de tekortkomsten van het transportwezen, moge uit het volgende blijken.

Het geheele transportwezen stond onder den chef van de intendance bij de expeditie.

Om verschillende redenen is dit niet doelmatig te achten; in de eerste plaats omdat deze autoriteit niet kan beoordeelen, bij welke onderdeelen en tot welk doel de indeeling van transportmiddelen het meest noodig is in verband met de leiding der operatiën. Onder de telkens wisselende omstandigheden te velde kan dit slechts beoordeeld worden door den Opperbevelhebber en den chef van den staf.

Verder was voorgeschreven, dat geen verstrekkings van koeli's mochten plaats hebben dan op last van den Opperbevelhebber, den chef van den staf of den intendant. Dit verdeelde de verantwoordelijkheid voor de beschikking over de dwangarbeiders en moest dus ten gevolge hebben, dat de transportmiddelen niet altijd op de nuttigste wijze werden aangewend. Zoo werden de koeli's, die goederen naar het binnenland hadden opgevoerd, daar aangehouden, terwijl ter zelfder tijd de intendant in het strandbivak groote behoefte aan transportmiddelen had voor den opvoer van vivres.

Voor beheer en toezicht over 1085 veroordeelden werden slechts ingedeeld één officier en 11 mindere militairen, ongetwijfeld een te gering aantal.

Om de dwangarbeiders althans eenigszins uit elkander te kunnen houden, droegen zij lederen armbanden met doorlopende nummers. Deze herkenningsteekens bleken onpractisch: zij gaven niet aan, waar de koeli's ingedeeld waren en konden gemakkelijk verwisseld worden, zoodat zij een groote aanleiding vormden tot verwarring, welke dan ook niet uitbleef. Dat het te zwak militair treinpersoneel, dat de koeli's niet kende, die verwarring niet kon verhelpen, is duidelijk.

Eindelijk werden van den aanvang af de koeli's, noodig voor den *colledigen* troepentrein, voor goed bij alle onderdeelen ingedeeld.

De bataljons infanterie kregen dus transportmiddelen, berekend op het vervoer van al hun kookgereedschap en reserve-munitie; de ambulances voor al haar tandoo's en verder materieel enz. enz.

De troepenkorpsen en diensten hebben hun volledige trein echter slechts noodig voor den marsch en kunnen op het bivak met een beperkt aantal koeli's volstaan, zoodat die vaste indeeling een krachtsverspilling was, die bij de toch reeds bestaande groote behoefte aan draagkrachten te meer gevoeld werd.

Na aftrek van dezen troepentrein, van eenige zieken enz., bleven er al dadelijk niet meer dan 175 dwangarbeiders — nog niet $\frac{1}{6}$ der geheele sterkte — beschikbaar voor „algemeene diensten.”

Deze algemeene diensten omvatten niet alleen verschillende vrij omvangrijke werkzaamheden, b. v. het lossen en opstapelen van vivres, materialen enz.; maar vooral ook den geheelen opvoer van levensmiddelen, munitie en verdere benodigdheden langs de communicatielijn. Het ware te voorzien geweest, dat die 175 koeli's voor dit alles geheel onvoldoende waren.

Alles liep dan ook zoodanig in de war, dat reeds 3 dagen na de landing met dit stelsel gebroken werd. De koeli's werden aan de korpsen, die niet marcheerden, ten deele ontnomen, om althans eenigszins te voorzien in het nijpend gebrek aan transportmiddelen.

Van alle zijden dus leemten, wanorde en krachtsverspilling, uitlopende op het ongelukkig resultaat, dat het transportwezen ver beneden zijn taak bleef en een ruim aandeel had aan de mislukking der expeditie.

Beschouwen wij thans de 2e expeditie. Op een sterkte van $\pm$ 6000 officieren en manschappen met 300 paarden, telde de trein bij vertrek van Java $\pm$ 3000 dwangarbeiders. Deze sterkte was dus naar verhouding veel ruimer dan bij de 1e expeditie het geval was geweest.

Ook het militair treinpersoneel was evenredig veel sterker en de koeli's waren op kwistige wijze van herkenningsteekenen

voorzien. Niet alle echter, want doordat de dwangarbeiders eerst op het laatste oogenblik vóór het vertrek der expeditie ter beschikking van de militaire autoriteiten waren gesteld, had de tijd ontbroken, het nieuwiggedachte en vrij ingewikkeld stelsel dier herkenningsteekenen in zijn geheel tot uitvoering te brengen. Het nut van dezen halven maatregel bleek reeds spoedig, vrij gering te zijn.

Het militair treinpersoneel was weder onbekend met zijn werkkring en met de koeli's, die het onder zijn bevelen had; de koeli's wisten weldra niet meer, bij welke onderdeelen zij eerst bij de landing waren ingedeeld, en zoo liep alles weldra dooreen.

Reeds spoedig moest dan ook van die oorspronkelijke indeeling worden afgezien en werden de dwangarbeiders der verschillende brigades alle in een depôt vereenigd. Hier bereikte de verwarring haar toppunt; omtrent de identiteit der koeli's verkeerde men nu geheel in het onzekere en weldra kon men slechts nog een *numerieke* administratie voeren en was van behoorlijk toezicht geen sprake meer. Honderden dwangarbeiders deserleerden, overleden of sneuvelden, zonder dat daarvan ooit eenige opgave ontvangen is.

Meermalen kwam het voor, dat officieren, die voor hun troepen of dienstverrichtingen transportmiddelen noodig hadden, maar trachtten zonder eenige orde of regelmaat hier en daar wat dwangarbeiders bijeen te brengen.

Met de aanvulling werden gedurende de expeditie in het geheel naar Atjeh gezonden 4330 dwangarbeiders. Bij een telling, gehouden nog geen 4 maanden na het vertrek der expeditionnaire macht van Java, bleek dat niet minder dan de helft van dit sterke koelikorps versmolten was.

Hoezeer onder zulke omstandigheden de diensten van het transportwezen onvoldoende waren en den Opperbevelhebber hierdoor de handen gebonden werden, is licht te begrijpen.

Gedurende de eerste maand werd slechts geopereerd met twee van de drie expeditionnaire brigades, terwijl de derde brigade te Padang achterbleef. De dwangarbeiders, voor deze derde

brigade bestemd, waren echter al dadelijk naar Atjeh medegenomen. De generaal *van Swieten* verklaart echter, dat, indien die derde brigade al dadelijk te velde ware gebracht, de voorziening in voeding en ziekenverzorging zooveel moeilijker zou zijn geworden, dat het leger een onbeweegbare klomp zou zijn geworden.

Met de twee brigades werd na de landing in Westelijke richting vooruitgerukt in de onmiddellijke nabijheid van het strand. Hierdoor werd van af 9 tot 18 December de rechtstreeksche gemeenschap tusschen de vloot en de geheele opereerende troepenmacht onderhouden, hetgeen ook met het oog op de geringe capaciteit van den transporttrein bepaald noodzakelijk was. Ofschoon toch de afstanden tusschen de bivaks aan het strand, die de verschillende deelen der ageerende troepenmacht betrokken, nimmer meer dan 3 à 4 K.M. bedroegen, kostte het aan de intendance reeds een paar dagen na de landing de grootste inspanning, om transportmiddelen bijeen te brengen, voldoende om voor *twee* dagen vivres van het eene bivak naar het andere over te brengen. Hierdoor was het geheel onraadzaam, een noemenswaardigen voorraad vivres aan den wal te brengen, daar deze bij het oprukken der troepen zouden moeten zijn achtergelaten. Men bleef dus bij de ageerende troepenmacht bij voortduring afhankelijk van de mogelijkheid, om geregeld de noodige levensmiddelen te kunnen debarkeeren. Ongunstig weder, dat de gemeenschap met de reede voor enkele dagen verbroken had, zou in het gezicht der vloot gebrek hebben doen ontstaan.

Toen op 14 December, dus 5 dagen na de landing, voor het eerst noemenswaardige verliezen aan goederen bij het debarquement geleden werden en o. a. een vlot met vivres in de branding niteengeslagen werd, noemde de intendance dezen toestand „zeer verontrustend”. De verloren geraakte vivres moesten ten koste van wat ook worden aangevuld, om het gevaar voor gebrek te voorkomen, en „het verlies van elken zak rijst werd met angst en onrust gadegeslagen”.

Uit deze verklaringen, die aan duidelijkheid niets te wenschen overlaten, blijkt dat de verpleging der troepenmacht in de

onmiddellijke nabijheid der vloot al dadelijk niet voldoende verzekerd was, een gevolg van den onbevredigenden toestand van den trein, die het niet raadzaam maakte, een behoorlijken voorraad levensmiddelen aan den wal op te stapelen.

Duidelijker nog dan bij de 1e expeditie bleek hier, dat de gebrekkige organisatie van den treindienst den doorslag gaf. Het aantal koeli's was toch, zooals wij reeds zagen, naar evenredigheid veel grooter. Maar het voordeel dezer grootere sterkte ging voor een belangrijk deel verloren door de verwarring en het aanzienlijk verloop, die weldra ontstonden als de onvermijdelijke gevolgen van gebrekkige inrichting van het transportwezen en onbekendheid met den treindienst.

Ondanks de ondervinding, bij de 1e expeditie opgedaan, ondanks den ruimen tijd van voorbereiding voor de 2e expeditie, had men dan ook bij deze weder nagenoeg met dezelfde tekortkomsten van het transportwezen, somtijds nog in hogere mate, te worstelen.

Dit toont overtuigend aan, dat bij de uitrusting eener expeditie zulke gebreken grootendeels niet zijn te voorkomen, omdat zij het onvermijdelijk gevolg zijn van het gemis eener *blijvende* organisatie van dien diensttak.

Ook bij koeli-korpsen is militair personeel, dat door voortdurende oefening voor zijn taak voorhereid is, onmisbaar, vooral waar het geldt een maximum van nuttigen arbeid te doen verrichten door een groot aantal tuchteloze menschen van allerlei landaard, zooals dit bij onze expeditiën het geval is. Door langdurigen dienst bij het transportwezen kan dat militair personeel tevens de zoo noodige kennis van de Maleische, wellicht ook van de Javaansche taal verkrijgen. Ook is het een bepaald voordeel, als de koeli's eenigszins aan tucht gewend en geoefend kunnen worden, zij het dan ook slechts voor een deel. Niet alle dwangarbeiders zijn geoefende dragers, vooral van zieken en gewonden en van de, voor militair transport, in het algemeen te verkiezen tweemansvrachten.

Improvisatiën op het gebied van samenstelling, indeeling en gebruik van koeli-korpsen zullen ten allen tijde fiasco maken

op het terrein van den oorlog, waar immers het eenvoudige reeds zoo moeielijk is.

In het latere verloop van den Atjeh-oorlog, toen het dwangarbeiderskorps reeds gedurende meerdere jaren de diensten van een transporttrein te velde verricht had, is gebleken hoeveel nuttigen arbeid men van die veroordeelden kan verwachten. Zoo had men veel dienst van hen bij de operatiën tot verovering der XXII en XXVI Moekims in 1878—1879, toen de sterkte der dwangarbeiders tot bijna 4000 man werd opgevoerd.

Maar toen had men de gelegenheid gehad, zich de ondervinding van vijf achtereenvolgende jaren ten nutte te maken, en waren de verbeteringen ingevoerd, die in de practijk noodig waren gebleken, terwijl het personeel voor beheer en toezicht gaandeweg met zijn taak vertrouwd was geworden.

Ook deze ruime ondervinding ging echter weder grootendeels verloren, nadat de offensieve operatiën een einde namen en het koeli-korps in de volgende jaren al spoedig tot 1000 man teruggebracht werd.

Wel werd deze sterkte weder vermeerderd toen in 1884—1885 omvangrijke werkzaamheden te verrichten waren tot inrichting der geconcentreerde stelling, maar het koeli-korps verloor meer en meer het karakter van een *transporttrein te velde*. Hoofdzakelijk werd het gebezigd voor den arbeid aan wegen, versterkingen, opruiming en waar het nog transportdiensten had te verrichten, waren deze van een geheel anderen aard — vooral wat de wijze van uitvoering betreft — dan bij een expeditionnaire troepenmacht het geval is.

Slechts nog enkele malen, hoofdzakelijk bij de overzeesche expeditiën naar Tenom, Rigas en Edi, traden sedert 1884 *kleine* afdeelingen van het koeli-korps op in de rol van een transporttrein te velde.

Het kon niet anders, of de aanzienlijke vermindering in sterkte en de belangrijke wijziging van den aard der dienstverrichtingen van het korps dwangarbeiders te Atjeh moesten van invloed zijn op de eischen, te stellen aan de geheele inrichting daarvan en vooral aan de samenstelling van het personeel voor toezicht.

Bij den tegenwoordigen toestand kan het korps dan ook weinig meer gelijken op den transporttrein, zooals een expeditie bij haar uitrusting dien behoeft.

En zoo is gaandeweg het nut der talrijke lessen omtrent koeli-korpsen, die o. a. de beide Atjehsche expeditiën ons geleerd hadden, grootendeels verloren gegaan.

Een enkele regeling omtrent het beheer en toezicht der dwangarbeiders te Atjeh is ons overgebleven en tal van gegevens omtrent de daar en bij andere expeditiën opgedane ondervinding zijn neergelegd in de archieven en in eenige geschriften. Maar dit alles is slechts te beschouwen als een mager resultaat van de zoo duur betaalde lessen. Want de dienst van het transportwezen is met zuiver theoretische kennis al even weinig gebaat als de andere samenstellende deelen van een leger; die dienst eischt in Indië in het bijzonder *practische* kennis.

Zoolang deze practische kennis niet bij voortduring in het leger aanwezig is, m. a. w. zoolang geen blijvende organisatie van het transportwezen in het leven zal zijn geroepen, zullen ook volgende expeditiën niet gevrijwaard zijn voor een herhaling der vroeger ondervonden teleurstellingen. Bij het ontbreken van militair treinpersoneel, dat practisch voor zijn moeilijke taak opgeleid is en voortdurend ondervinding opdoet omtrent den dienst bij koeli-korpsen, kunnen zulke teleurstellingen niet uitblijven. Zóólang zal het gebruik, vooral van *sterke* koeli-korpsen inderhaast bijeengebracht tijdens de uitrusting eener expeditie, leiden tot onevenredig groote offers in geld, krachten, tijd en menschenlevens.

Zóólang ook zullen onze operatiën, door den gebrekkigen toestand van den trein, herhaaldelijk gerekt en verlamd, het succes eener expeditie somtijds ernstig bedreigd worden en zal de Staat, tengevolge van den langeren duur der veldtochten en de mislukking van enkele, hoogst aanzienlijke nadeelen lijden van staatkundigen en financiëelen aard.

Als men eens onder cijfers kon brengen, in welke mate de krachtontwikkeling onzer colonnes wordt beperkt en welk deel van de marschvaardigheid en gevechtskracht onzer troepen te velde onbenut moet blijven tengevolge van onvoldoende trans-

portmiddelen; als men daarna eens kon nagaan, hoeveel de duur eener expeditie daardoor gerekt is, en als men dan eens kon berekenen, welke sommen dit tijdverlies ons gekost heeft alleen aan onderhoud der expeditionnaire macht, ziekenverpleging en verliezen aan geoefende manschappen tengevolge van langdurig verblijf te velde, dan zou men tot verrassende uitkomsten geraken.

Ik geloof stellig dat de Regeering dan geen oogenblik meer zou aarzelen, zich de betrekkelijk geringe uitgaven te getroosten voor de instandhouding eener kern van den transporttrein.

Maar dat verlies, ofschoon het bij elken langdurigen veldtocht bij tonnen gouds moet geteld worden en bij millioenen guldens, telkens als een belangrijke expeditie mislukt en door een tweede of derde moet gevolgd worden, wordt slechts indirect gevoeld. Het verdwijnt als het ware onder tal van verschillende begrotingsposten en verliest daardoor zijn inderdaad onrustbarend karakter. En onder zulke omstandigheden kan er helaas maar al te dikwijls geen vrijheid gevonden worden, de begroting met een nieuwen post te bezwaren, hoe belangrijk *op den duur* de vermindering van het eindeijfer ook zou kunnen zijn.

Het is zeker niet van belang onthloot, met een enkel woord te hooren, hoe onze Britsch-Indische naburen met hun rijke oorlogsomervinding over deze zaak gedacht hebben.

In 1879 werd daar behoefte gevoeld tot het instellen van een grondig onderzoek naar mogelijke en wenschelijke wijzigingen in de legerorganisatie, vooral met het doel, op de militaire uitgaven te bezuinigen. De veldtocht in Afghanistan had o. a. duidelijk de gebrekkige inrichting van het transportwezen te velde aangetoond, dat in 6 maanden tijds ruim 18 millioen rupee's had verslonden 1).

De commissie, aan wie dat onderzoek medio 1879 werd opgedragen, begon haar zeer belangrijk verslag over het transportwezen als volgt :

1) De nominale waarde van de rupee is f 1,20; de koers is echter geringer en varieert sterk.

„Wij zijn van gevoelen, dat niemand, die de geschiedenis der Indische oorlogen heeft bestudeerd, betwijfelen kan, dat een deugdelijk transportwezen de eerste behoefte is van een leger te velde. De troepen kunnen noch marcheeren noch strijden, tenzij voorraden levensmiddelen voor menschen en dieren, reserve-munitie voor geweren en vuurmonden en voldoende hospitaalbenoodigdheden ten allen tijde bij het leger te velde aanwezig zijn. Een deel van het Indische leger moet in ieder geval steeds uitgerust zijn, als stond het te velde tegenover den vijand. In Indië, en in het algemeen in Azië, geldt nog meer dan in Europa de stelling, dat een kleine, maar volledig uitgeruste macht, die onmiddellijk handelen en gevoelige, snel treffende slagen toebrengen kan, deugdelijker en veel goedkooper is, dan een groot leger, dat slechts te velde kan gebracht worden na een voorbereiding van maanden.”

Deze redeneering van mannen van veel ondervinding en groot gezag op militair gebied is ook letterlijk op ons leger toepasselijk en werd dan ook reeds meermalen door Indische officieren in geschriften verkondigd. Maar in Britsch-Indië heeft zij geleid tot het tot stand komen in 1882 van een flinke vredes-organisatie van den trein en een deugdelijke voorbereiding van de uitbreiding, noodig in oorlogstijd. Hierdoor kunnen o. a. in verschillende deelen van Britsch-Indië mobiele colonnes van aanzienlijke sterkte onmiddellijk volledig uitgerust te velde trekken en over de grenzen rukken en is het mogelijk, zonder de troepenkorpsen in Indië in het minst van transportmiddelen te onthlooten, een macht van 13500 combattanten dadelijk uit de depôts te voorzien van den volledigen trein, vereischt voor een expeditie over zee of naar een ver verwijderde landstreek.

. Bij ons leger bestaat daarentegen nog altijd geen organisatie van dezen dienst.

Wel zijn in verschillende tijden tal van voorstellen daartoe gedaan, waaromtrent belangrijke mededeelingen worden aange troffen in een opstel in het Indisch militair tijdschrift van 1881 en 1882. De schrijver van dit artikel, die blijkbaar de beschikking over officieele gegevens heeft gehad, zet daarin

uitvoerig de lijdensgeschiedenis van het militair transportwezen in Indië sedert 1830 uiteen.

Het zou mij te ver voeren, indien ik heden avond die voorstellen zelfs maar in het kort wilde bespreken. Genoeg zij het op te merken, dat daarin van de zijde van het Legerbestuur en van verschillende militaire autoriteiten herhaaldelijk blijken van groote belangstelling in het onderwerp worden aangetroffen.

Ook zijn, in verband met de voorstellen van verschillende Legercommandanten, proeven genomen met het gebruik van lastdieren; o. a. met olifanten in Benkoelen van 1844—1850 en in Atjeh in 1880—1881, met ezels tot fokking van muil-dieren van 1835—1843, zelfs met kameelen van 1841—1844; maar alle zijn mislukt. Vooral ten opzichte der olifanten, die het beste lastdier zouden vormen in onze drassige terreinen, is deze nitslag wel te betreuren.

Verder zijn in enkele gewesten tijdelijk transportparken tot stand gekomen ten behoeve van den militairen treindienst, zooals: het transportwezen ter Westkust van Sumatra van 1837—1840, bestaande uit karren, lastdieren en koeli's; het park draagpaarden ter Westkust van Borneo van 1854—1863 en het transportpark te Atjeh, waarbij in het tijdperk van 1875—1881 draagpaarden en karren werden gebezigd.

Maar tot een blijvende organisatie van het transportwezen als onderdeel van het leger kwam het tot nog toe niet en dus zullen onze volgende expeditiën haar toch reeds zoo moeilijke taak weder te vervullen hebben met een op het laatste oogenblik in het leven geroepen transporttrein.

Opzettelijk behandelde ik tot dusverre mijn onderwerp uitsluitend met het oog op oorlogvoering tegen inlandsche vijanden. Deze toch vormt de gewone, ieder oogenblik terugkeerende taak van het Indisch leger en het kan dus niet anders dan een billijke wensch genoemd worden, dat dit leger in staat zij, zijn dagelijksch werk zoo goed mogelijk te vervullen.

Denken wij echter aan de mogelijkheid, dat ons leger te eeniger tijd zal geroepen worden, zijn uiterste krachten in te

spannen voor de verdediging van onze koloniën tegen een buitenlandschen vijand, dan geeft de bestaande toestand wellicht nog meer stof tot nadenken.

Het is waar, dat er zich dan omstandigheden in ons voordeel zullen voordoen.

De verpleging zal eenigszins vergemakkelijkt worden, doordat wij de hulpbronnen van het land zullen kunnen benutten, vooral als de bevolking ons goedgezind blijft. Wij hebben dan den strijd te voeren in landstreken, die grootendeels in het bezit zijn van een wegennet, even goed als in veel landen van Europa, zoodat voertuigen en lastdieren op groote schaal kunnen gebruikt worden. Ook vinden wij in enkele deelen van Java die transportmiddelen in groote hoeveelheid voorhanden en kunnen wij daarvan dus partij trekken voor den treindienst.

Maar men verlieze niet uit het oog, dat, bij het ontbreken van alle organisatie van het transportwezen in vreedstijd, de opgesomde voordeelen voor een groot deel voor ons verloren zullen gaan, ja dat zij daarentegen gedeeltelijk den vijand zullen ten goede komen.

Zoo hebben wij te verwachten, dat de aanvaller voorzien van een volledigen transporttrein op Java zal landen. Ik heb reeds met een enkel woord vermeld, hoe een expeditionnaire troepenmacht van 13 500 combattanten van het Britsch-Indische leger daartoe in den kortst mogelijken tijd in staat is. De mede te voeren transporttrein, uitsluitend bestaande uit muildieren, draagossen en paardenkarren, is uitstekend geschikt voor de oorlogvoering op Java. Bij eenigen tijd van voorbereiding kan men in Britsch-Indië dien trein voldoende uitbreiden, om volledig te voorzien in de behoeften eener veel sterkere krijgsmacht.

Wij mogen ons dus thans niet meer overgeven aan de illusie, die de Generaal *van Swieten* blijkens zijn voorstellen in 1862 nog koesterde, dat de aanvaller zonder transportmiddelen naar Java zal oversteken, er op rekenende, daar zijn trein te formeeren.

En als hij zijn goed ingerichten transporttrein eenmaal heeft

ontscheept, dan zal Java's nitstekend wegens hem veel meer ten nutte komen, dan aan ons, die slechts over gebrekkige vervoermiddelen, in groote haast en waarschijnlijk in onvoldoend aantal bijeengebracht, zullen hebben te beschikken. Zoo zou dat goede wegens voor ons een belangrijk nadeel kunnen worden.

In enkele deelen van Java zullen wij een ruime hoeveelheid karren en draagpaarden vinden. Maar in de meeste streken mogen wij niet rekenen op een zoo belangrijk aantal van deze transportmiddelen, als voor de verpleging van ons veldleger zal noodig zijn. Ook zou het gevaarlijk zijn, te rekenen op de mogelijkheid, dat in het tijdperk der voorbereiding nog een noemenswaardige hoeveelheid materieel kan aangemaakt worden. Zullen wij ons dan ook weer voor een groot deel met koeli's moeten behelpen? Ongetwijfeld is dit te vreezen.

De voertuigen en lastdieren van de bevolking kunnen wij huren, koopen of krachtens Staatsblad 1864 no. 6 onteigenen. Huren is voor den oorlogstoestand zeker wel het minst vertrouwbaar middel. En tot het koopen of onteigenen van een zoo belangrijk aantal transportmiddelen, als het leger zal behoeven, zal de Regeering waarschijnlijk eerst op het laatste oogenblik willen overgaan, met het oog op de zeer aanzienlijke kosten, daaraan verbonden.

Wij staan dus bloot aan het gevaar, dat onze trein in haast zal moeten bijeengebracht worden en mogen dus slechts zeer geringe verwachtingen koesteren van de dengdelijkheid van het materieel, waarmee wij zullen moeten werken. Niet alleen de karren en draagpaarden der Javaansche bevolking laten aan bruikbaarheid voor een militairen transporttrein te wenschen over; maar in het bijzonder de trek- en draagtuigen verkeeren over het algemeen in den meest ellendigen toestand.

De voerlieden, die in de hoofdplaatsen meerendeels tot het minder goede gedeelte der inlandsche bevolking behooren, en de geleiders van draagpaarden, die evenmin aan eenige lucht gewend zijn, zullen in hooge mate bijbrengen tot de groote moeilijkheden, waarmee het militair personeel van den trein zal te worstelen hebben.

En dit treinpersoneel zelf, te elfder ure uit de gelederen van het leger gerecruteerd, zal zich plotseling onder de moeilijke omstandigheden van een ernstigen strijd geplaatst zien voor een taak, waarvan het niet de minste ondervinding en grootendeels zelfs geen begrip heeft.

Zietdaar het transportwezen, met welks hulp — als er van hulp al sprake zal zijn — ons veldleger zal hebben op te treden tegen een tegenstander, waarschijnlijk uitgerust met een deugdelijk ingerichten trein, met welks nuttigste aanwending de organen der troepenleiding en de troepenkorpsen sedert jaren vertrouwd zijn.

Wat zullen van dien toestand de onvermijdelijke gevolgen zijn?

Men mag er niet op rekenen, dat de bevolking overal en altijd geheel vrijwillig transportmiddelen leveren en koelieden verrichten zal. Zulk een gevaarlijke illusie zou ons reeds in den aanvang, maar vooral na den eersten tegenspoed, de grootste teleurstellingen kunnen berokkenen.

De bepalingen op de onteigening ten algemeenen nutte, voorgeschreven bij Staatsblad van 1864 n°. 6, kunnen belemmerend werken en den uitslag der operatiën in de waagschaal stellen.

Het zal dus kunnen voorkomen, dat er voor de aanvoerders niets anders overschiet dan voertuigen, lastdieren en koeli's op groote schaal te pressen; maar men zou daardoor de goede gezindheid en medewerking der bevolking van het operatietooneel onherroepelijk verbeuren.

Onze troepen mogen in dapperheid en geoefendheid op het gevechtsveld niet achterstaan bij die van den aanvaller, zij zouden ook daar ondervinden, wat het zeggen wil, als de krachten gesloopt zijn tengevolge eener onvoldoende verpleging en als de aanvoer van munitie te wenschen overlaet.

Maar in veel hoogere mate zou het onvoldoende transportwezen invloed uitoefenen op de marschvaardigheid en beweeglijkheid onzer colonnes. In dit opzicht zouden wij waarschijnlijk ver achterstaan bij onzen vijand, zoodat ons leger reeds daarom alleen in veel ongunstiger omstandigheden zou verkeerden.

Het is immers ons allen bekend, welken beslissenden invloed de uitvoering der marschen op den uitslag van den oorlog heeft.

Vele deskundigen stellen zich voor, dat de strijd tegen een buitenlandschen vijand met hoop op succes kan worden gevoerd door een actieve verdediging van Java's berglanden. Geen actieve verdediging is echter denkbaar zonder de mogelijkheid, op het gunstige oogenblik verrassend, snel en met voldoende krachten tot het offensief te kunnen overgaan.

Hoe zullen wij echter de daarvoor vereischte groote troepenmacht met de noodige snelheid, wellicht over een belangrijken afstand, doen oprukken zonder een goeden transporttrein?

Zelfs bij de zuivere verdediging zullen wij toch altijd in staat moeten zijn, onze sterke reserves snel en dikwijls langs moeilijke bergwegen of paden naar het bedreigde punt ter ondersteuning te zenden. De uitslag der verdediging van een bergland hangt in hooge mate af van hetgeen de sterke reserves op het punt van marcheeren in staat zijn te presteeren.

Behalen wij op eenig punt de overwinning, dan zullen wij daarvan slechts zeer geringe vruchten kunnen plukken, doordat wij den vijand noch snel noch ver genoeg kunnen vervolgen.

En wat zal bij een gedwongen terugtocht de toestand zijn bij onze colonnes met haar tuchteloozen trein, wellicht met haar grooten nasleep van koeli's!

Zeker is de vrees gewettigd, dat één ongelukkig gevecht der hoofdmacht voldoende zal zijn, om het grootste deel van den transporttrein bij de vervolging te zien verloren gaan. Dan zou dat ééne gevecht, al ware het in strategischen zin in geenen deele beslissend, onze krijgsmacht tot onbeweegbaarheid doemen, haar wellicht dwingen, in de ongunstigste omstandigheden de slagen van den vijand af te wachten en dus de verdediging geheel verlammen. En dan zou het verlies onzer koloniën voor een groot deel geweten moeten worden aan den gebrekkigen toestand van het transportwezen.

Het is te hopen, dat het nimmer zoover kome en dat een aanvaller, die wellicht te eeniger tijd aan Nederland zijn schoone

koloniën zou willen ontrukken, het Indische leger voorbereid voor zijn taak en toegerust met een deugdelijken trein tegenover zich zal vinden.

Ik heb getracht, uitdrukking te geven aan mijn overtuiging, dat zoowel hiervoor als vooral ook ten behoeve onzer expeditionnaire colonnes een blijvende organisatie van een kern van het transportwezen noodzakelijk is.

Indien ik er in mocht geslaagd zijn, de juistheid dier overtuiging aan te toonen tegenover U, mijne Heeren, die door uw aanwezigheid hier blijk geeft van uw belangstelling in het Indische leger, dan zoude ik mij ruimschoots voor mijn poging beloond achten. (*Toejuichingen.*)

De VOORZITTER vraagt of een der leden het woord wenscht te voeren tot het vragen van inlichtingen of het maken van eenige opmerkingen.

De Heer KOSTER. Een opmerking en een vraag naar aanleiding van het gesprokene.

Ik kan mij zeer goed voorstellen dat bij velen, die genomen hebben van het onderwerp van deze lezing, dat bij velen, zeg ik, de vraag zal zijn gerezen: »maar hoe is het »mogelijk dat het Indische leger, zonder een naar behooren »georganiseerden trein, in staat kan worden geacht, de krijgs- »bedrijven te volbrengen, die tot de dagelijksche taak van dat »leger kunnen worden gerekend?»

Maar tegelijker tijd moet bij het rijzen van die vraag ook, dunkt mij, twijfel zijn opgekomen juist omtrent datgene, wat de heer Breijer hier heeft willen betoogen: de noodzakelijkheid van de organisatie van het transportwezen bij het Ned. Indische leger.

»Waartoe die organisatie, waar men hoort, dat het doel zonder die organisatie toch ook bereikt wordt?»

Of, om een meer alledaagsche spreekwijze te bezigen: »Waar-, toe een dergelijke organisatie, ze leveren 't zonder organisatie, toch ook.»

Ze leveren 't zonder organisatie toch ook! Ja, ze leveren 't,

maar *hoe* dat geschiedt, blijft voor een breede schare van oningewijden als achter een sluier verborgen en slechts zelden wordt die sluier voldoende opgelicht in brochures, in dagbladen en tijdschriften, of zooals ook heden avond door den heer Breijer.

Zij leveren 't, en in die omstandigheid ligt naar het mij voorkomt de hoofdrede, waarom in het kunstig raderenstelsel van onze militaire operatiën tot dusverre een onderdeel hoogst onvolkomen is afgewerkt, waardoor de geregelde en goede werking van den toestel niet ten allen tijde verzekerd is te achten.

Van die waarheid is men in Indische militaire kringen voldoende overtuigd en dat heeft er toe geleid, om de organisatie van ons transportwezen voor te stellen als: wenschelijk, zeer wenschelijk.

Heb ik de strekking van 's Heeren Breijers betoog goed begrepen, dan is dit hem niet voldoende; met die bloote erkenning zijn wij dan ook niet gebaat. Neen, de organisatie van het transportwezen is voor ons niet alleen wenschelijk, zij is noodig, zij is noodzakelijk en hij heeft met enkele trekken ons eenige van zijne denkbeelden omtrent een transporttrein medegedeeld. In hoofdzaak kan ik mij daarmee wel vereenigen en te eerder bij de overweging hoe de tijdgeest — en ik heb hierbij uitsluitend het oog op Indische toestanden — steeds voortgaat met hogere eischen te stellen aan de verpleging van den soldaat.

De heer Breijer, zich geheel vereenzelvigd hebbende met het onderwerp, dat hij hier zou behandelen, heeft zijne meening met gloed, met warmte voorgedragen en voor de moeite, die hij zich gegeven heeft, laat zich geene betere belooning denken, dan dat zijne overtuiging zich ook diep vestigde bij een ruimen kring van belangstellenden, kon het wezen ook bij hen, die geroepen zijn om in deze aangelegenheid den eersten stoot te geven.

Hoe weinig bemoedigend voor zich zelve klinkt echter het slot van zijne lezing, waar hij verklaart zich reeds ruimschoots beloond te achten, wanneer het hem mag zijn gelukt om voor

het onderwerp, dat hij hier met zooveel overtuiging heeft voorgedragen, belangstelling te wekken onder de aanwezigen te dezer vergadering.

Dit meer beperkte resultaat moge den heer Breijer genoegzame voldoening schenken, onze Vereeniging streeft naar ruimere uitkomsten. En hoewel ik de eerste zal zijn om te erkennen, dat bescheidenheid den heer Breijer op die wijze deed eindigen; dat zijne woorden niet nalaten zullen indruk te maken ook buiten dezen kring van toehoorders, ik geloof toch ook, dat het verkrijgen van die ruimere uitkomsten belangrijk zal worden bevorderd, wanneer de heer Breijer er toe kon besluiten om ons deelgenoot te maken, al zij het dan ook maar in groote trekken, van zijne inzichten omtrent eene voor het Indische leger geëigende organisatie van het transportwezen.

Dat onderwerp, en de heer Breijer heeft zelf reeds de aandacht daarop gevestigd, heeft in den boezem van het leger reeds meermalen een punt van nauwgezette overweging uitgemaakt. Tot iets blijvends is het echter nimmer gekomen en onbekend kan het hem niet zijn, dat de aanzienlijke kosten, aan de ontwerpen verbonden, tot dus verre hebben doen afzien van het indienen van definitieve voorstellen; aanzienlijke kosten, omdat men wellicht op eens te veel, in eens te hoog op wilde.

Daarom, en hiermede besluit ik, deze vraag aan den heer Breijer:

Deel ons in hoofdtrekken Uwe denkbeelden mede omtrent eene organisatie van het transportwezen voor het Ned. Indische leger; van die *kern*, door U meermalen genoemd.

Wanneer het dan is te voorzien, dat de verwezenlijking van die denkbeelden binnen redelijke financiële eischen mogelijk is, dan ben ik er van overtuigd dat het vraagstuk, met zooveel warmte door U voorgestaan, daarmede ook eene belangrijke schrede nader tot zijne oplossing zal zijn gebracht.

De heer VAN LEEUWEN. Na de welsprekende rede van den heer Breijer behoort er werkelijk eenige moed toe, om nog enkele argumenten te durven bijbrengen, welke niet van algeheele instemming getuigen.

Allen, die in Indië geweest zijn, zullen zeker wel overtuigd zijn van de noodzakelijkheid van een goed transportwezen en zullen de organisatie van een kern daarvoor zeker gewenscht achten.

Doch in het eerste deel der rede van den heer Breijer kwam het een en ander voor, waarmede ik mij niet goed kan vereenigen.

Hij zegt dat niet de koelies, maar alleen paarden en karren bestemd en geschikt zijn als transportmiddelen.

Wanneer ik echter mijn ondervinding raadpleeg, dan moet ik verklaren mij met deze uitspraak niet te kunnen vereenigen.

Onvoorbereid echter als ik ben op het debat, wensch ik mijn gevoelen slechts door aanhaling van enkele argumenten te staven.

Mijn eerste bezwaar betreft het vervoer van paarden naar het terrein der expeditie; terwijl ook de paarden niet dadelijk geschikt zijn om als last- of trekdieren dienst te doen. Ik kan ook niet toegeven, dat overal in de koloniën voldoende voedsel voor die dieren zou te vinden zijn. En moet men nu dat voedsel medenemen, dan levert dit natuurlijk weder nieuwe bezwaren op, die niet bestaan bij den dienst der koelies, die gemakkelijk voor twee dagen voedsel bij zich kunnen hebben.

Mijn tweede opmerking is, dat men van de koelies steeds groote diensten heeft genoten voor het transportwezen. Die koelies doen dienst in de kampementen, zij vervoeren ook de gewonden en een enkele maal worden zij ook gebezigd voor het aandragen van munitie in het gevecht; zelfs zijn hun in kritieke oogenblikken geweren in handen gegeven. Die kettinggangers zijn meestal trouwe personen, die ons zeer genegen zijn, en die ons onschatbare diensten bewijzen.

In het gevecht zou men die menschen niet kunnen missen, terwijl men van paarden grooten overlast kan hebben ook omdat zij voortdurend toezicht vereischen.

Dat overigens paarden en karren in aanzienlijke hoeveelheid eene expeditie zouden kunnen volgen, kan ik ook niet toegeven. Zeer dikwerf moet men gaan langs smalle wegen en dijken en de heer Breijer weet door zijne ondervinding in Atjeh, welke de gevolgen waren, wanneer een paard of een

os gewond werd. Dan moet men den geheelen trein laten ophouden, om het gewonde paard of den gewonden os met de kar van den dijk te werpen.

En vooral heeft men daarvan grooten hinder 'snachts. Wanneer dan één paard gewond wordt, kunnen alle volgende karren niet verder. Al deze bezwaren verdwijnen grootendeels wanneer men enkel van koelies gebruik maakt.

Ik geloof ook niet dat de karren en paarden, die men in der tijd naar Atjeh heeft gezonden, ons groote diensten hebben bewezen. Talrijke paarden zijn van Java naar Atjeh gezonden, zonder dat ze daar eenigen dienst konden bewijzen, en veel padie heeft men ongebruikt moeten laten liggen.

Hoezeer ik nu ook ingenomen ben met het denkbeeld van den heer Breijer om te komen tot een organisatie van het transportwezen, zoo kan ik toch niet medegaan met zijn voorstel om daarvoor een groot aantal lastdieren en paarden met karren te bestemmen.

De VOORZITTER: Mag ik den heer Breijer vragen of hij genegen is te voldoen aan het verzoek van den heer Koster, om in korte woorden zijn denkbelden nopens de organisatie van het transportwezen aan te geven.

De heer BREIJER. Ik zal gaarne trachten, daaraan te voldoen.

Vooraf evenwel een woord van dank aan de beide sprekers voor hetgeen zij naar aanleiding mijner voordracht hebben gezegd, waarbij mij bleek dat voor een groot deel ook met mijn denkbelden werd ingestemd.

Als ik thans op enkele punten zal antwoorden, dan hoop ik dat de Heeren zullen billijken, dat ik daarbij mij onthoud van de bespreking der meest wenschelijke organisatie-zelve, omdat men daarbij vooral zou moeten rekenen met de financieele grenzen, waarbinnen men tegenwoordig zich zou moeten houden. Die financieele grenzen zijn echter herhaaldelijk aan groote schommelingen onderhevig en kunnen bovendien op een gegeven oogenblik wel zóó eng gesteld zijn dat er van een *behoorlijke* organisatie geen sprake kan zijn. Overigens

is het de taak der hoogere autoriteiten daaromtrent de noodige voorstellen te doen en deswege te beslissen; op dit standpunt heb ik mij niet willen plaatsen.

Een enkel woord dus slechts. De noodzakelijkheid der samenstelling van een *kern* wordt ook door beide sprekers toegegeven. Zonder die kern is dan ook geen goede inrichting van het transportwezen mogelijk. Vraagt men nu naar het *wenschelijke*, dan kan ik slechts antwoorden: hoe sterker die kern kan zijn, des te beter. Hoe beter die toch reeds in vredetijd is ingericht, des te meer voordeel zal men er van hebben in tijd van oorlog.

Hoe minder men in vredetijd onderhoudt, met des te inferieurere kwaliteit zal men in oorlogstijd moeten tevreden zijn.

De hoofdzaak bij die kern is zeer zeker het *militair* personeel. Onze trein heeft meestal vooral gesukkeld omdat van het militair personeel, dat men daarbij te elfder ure moest indeelen, de meesten niet bekend waren met het werk, dat zij moesten doen. Ik voel, dat ik zelf evenzeer die moeilijkheden zou ondervinden, wanneer ik moest werken wellicht met duizenden koeli's, die mij geheel vreemd waren, of met draagpaarden, van wier goed gebruik ik geen praktische kennis bezit.

Dat militair personeel nu zou in hoofdzaak kunnen bestaan uit een kleine vaste kern. Men zou verder bij afwisseling officieren en minderen voor eenigen tijd daarbij kunnen detacheren voor oefening en deze daarna weder naar hun korpsen terugzenden. Op die wijze verkrijgt men een goede reserve, zoo sterk als noodig is. Behalve dat militair personeel nu moet er zijn een kern van transport-*middelen*, want anders zouden de oefeningen van het treinpersoneel weinig of geen waarde hebben.

Bij die kern is dus een zeker aantal koeli's onmisbaar. Daarbij moeten ook gevoegd worden een zeker aantal paarden en eenige karren, niet zoozeer alleen om daaruit een expeditionnairen trein samen te stellen, maar vooral ook om te dienen tot oefening van personeel en beproeving van materieel. Men moet in één woord hebben een bepaalde kern van personeel, materieel en lastdieren, omdat men anders te velde trekt met een aantal menschen, die van het transportwezen in het geheel geen kennis en ondervinding hebben.

Het doelmatig bekappen en het verzorgen der lastdieren is b.v. een zaak, die veel zorg en vooral ondervinding eischt. Als daarop niet een geregeld toezicht wordt gehouden door personeel, dat daarvan verstand heeft, dan moet die dienst van zelf onvoldoende blijken. Zonder een goed personeel voor toezicht is een deugdelijk gebruik van lastdieren niet mogelijk.

Die kern der transportmiddelen kan in vreedstijd gebezigd worden voor diensten, die thans betaald worden, als b.v. het transport van koffie, geld of zout. Daardoor kan het militair treinpersoneel tevens in de practijk van den transportdienst bij voortdurend veel leeren, waarvan te velde partij is te trekken.

Wanneer ik nu in enkele woorden deze denkbeelden resumeer, dan zou ik zeggen: er is *bepaald noodig* een militair treinpersoneel, sterk genoeg om op elk oogenblik een expeditie te kunnen uitrusten, bestaande — om de gedachten te bepalen — b.v. uit een bataillon infanterie met eenige artillerie en genie-troepen; daarbij rekenende op het noodig aantal koeli's en lastdieren, bij voorkomende gelegenheden ook op karren.

Verder zou men voor de behoefte bij grootere expeditiën tot oefening een zeker aantal officieren en onderofficieren van de korpsen moeten detacheren bij den treindienst.

Het militair personeel voor lastdieren en karren is te trekken uit de cavalerie maar bij voorkeur uit de bereden artillerie; dat voor de koeli's kan uit de infanterie worden getrokken.

Ik vertrouw hiermede te hebben voldaan aan het verlangen van den heer Koster om in enkele woorden mijn denkbeelden omtrent een samenstelling van het kader aan te geven.

Nu nog eenige woorden ter beantwoording van de voornaamste bezwaren van den heer van Leenwen.

Het is volkomen juist, dat men dikwerf moeilijkheden kan hebben wanneer te velde paarden gewond en karren op een of andere wijze onbruikbaar worden. Maar de bezwaren, die wij wel eens met deze transportmiddelen ondervonden, waren toch voor een groot deel te wijten aan een minder goed gebruik. Men kan te velde niet improviseren; vooraf moet alles behoorlijk geregeld zijn. Men past dit beginsel terecht toe op alle onderdeelen van het leger; waarom echter niet ten opzichte

van den trein? Deed men dit, dan zou men ook niet te kampen hebben met vele moeilijkheden, die zich zonder zulke voorafgaande organisatie moeten voordoen.

In Britsch-Indië wordt van koeli's zeer weinig gebruik gemaakt. Daar gaat men met de lastdieren en met het personeel zeer oordeelkundig om en daar ondervindt men dan ook geen overwegende bezwaren.

Ik meen dan ook dat, bij een goed gebruik, een groot deel der wel eens door ons ondervonden, soms slechts gevreesde moeilijkheden zich niet zal voordoen. Zulk een goed gebruik echter is alleen mogelijk wanneer men voldoende personeel heeft dat volkomen op de hoogte is van de taak, die het heeft te vervullen.

Zeker veroorzaakt het last en soms verlies der vrachten, als b.v. een paard valt. Maar als de koeli's met hun vrachten vallen of die wegwerpen, dan levert dit dezelfde moeilijkheden op.

Niet zelden ontstaat onder de koeli's een paniek en bij verschillende expeditiën heeft men daarvan menigmaal treurige ondervinding opgedaan. Dit gevaar is bij het gebruik van andere transportmiddelen minder te vreezen.

Dat men steeds een zeker aantal koeli's zoowel voor den transportdienst als voor andere werkzaamheden zal kunnen gebruiken, geef ik gaarne toe, maar dat zij voor den dienst van den trein om die reden onmisbaar zijn, kan ik niet toestemmen.

Door den heer van Leeuwen is gezegd, dat het groenvoeder voor de paarden dikwijls ontbreekt. Dit is echter geen reden, om ons *ten allen tijde* het gebruik te onzeggen van dieren, voor wie ook dikwijls groenvoeder te vinden is. En al is soms hun ration betrekkelijk zwaar, de rations voor de koeli's zijn ook niet gering van gewicht en moeten onder *alle* omstandigheden aangevoerd worden.

De hoofdzak is echter naar mijn meening de volgende: Wanneer men niet vooraf een goed georganiseerden dienst heeft van het transportwezen, dan zal men in den oorlog steeds op groote moeilijkheden stuiten en de operatiën niet krachtig kunnen voe-

ren. Vooral in Indië, waar wij bijna altijd offensief moeten optreden, is zulk een goed georganiseerde dienst dus een eerste vereischte.

Het is daarom dat ik getracht heb aan te toonen, dat, hoewel men het wel nimmer geheel zonder koeli's zal kunnen doen, men in vreedstijd moet hebben een goed georganiseerde kern van het transportwezen, waarbij men voortdurend van alle verschillende transportmiddelen gebruik heeft te maken, om lastdieren en in sommige gevallen ook karren te kunnen bezigen, overal waar men niet genoodzaakt is, uitsluitend koeli's te gebruiken.

Karren zijn door het gebrek aan voldoende breede wegen slechts zelden te bezigen, dit wordt gaarne erkend. In die enkele gevallen kunnen zij echter buitengewoon nuttig zijn. Zoo heeft in Boni de ondervinding bewezen, dat men met 30 karren evenveel kon vervoeren als met 600 koelies. (*) Aan de sterkte van een koelikorps is bovendien een grens gesteld, wil de expeditionnaire troep niet een onbeweegbare menschen-massa worden. Het opvoeren van het aantal koeli's boven die grens zou slechts leiden tot de grootste verwarring.

Ik hoop door hetgeen ik gezegd heb, de gemaakte opmerkingen grootendeels te hebben beantwoord.

De VOORZITTER: Wanneer thans niemand meer het woord verlangt te voeren, dan dank ik, ook namens de Vergadering, den heer Breijer zeer voor zijne belangrijke voordracht. Op boeiende wijze heeft de spreker zijne denkbeelden uiteengezet, en met de meeste belangstelling heb ik ook de opmerkingen van den heer van Leeuwen gevolgd. Evenals in alle andere zaken is ook hier het «hoor en wederhoor» zeer wenschelijk. Het schijnt mij echter toe, na de nadere inlichtingen door den heer Breijer gegeven, dat beiden in hunne wenschen dichter bij elkaar staan dan men aanvankelijk zou hebben kunnen

(*) Noot van den spreker. Bij deze 2e Bonische expeditie bleek tevens dat men voor het vervoer over zee kon volstaan met één schip voor de karren met ossen en geleiders, terwijl men voor een koeli-afdeeling van dezelfde capaciteit minstens twee schepen noodig gehad zou hebben.

vermoeden. Beiden toch willen in hoofdzaak een organisatie van dit zoo nuttig onderdeel van ons krijgswezen.

Het is zeker niet de minste verdienste der voordracht van den heer Breijer, dat hij in een door vorm en inhoud uitmuntende rede de aandacht op dit gewichtig punt heeft gevestigd en het is te wenschen, dat dit er toe moge bijdragen, om de autoriteiten in Indië en in Nederland te bewegen in deze tot een nuttige regeling te komen.

Onder herhaling van onzen dank aan den heer Breijer en onder dankbetuiging ook aan de beide sprekers, die aan het debat hebben deelgenomen, sluit ik de vergadering.

De Secretaris,

G. N. H. SCHULTZ VAN HAEGEN.
