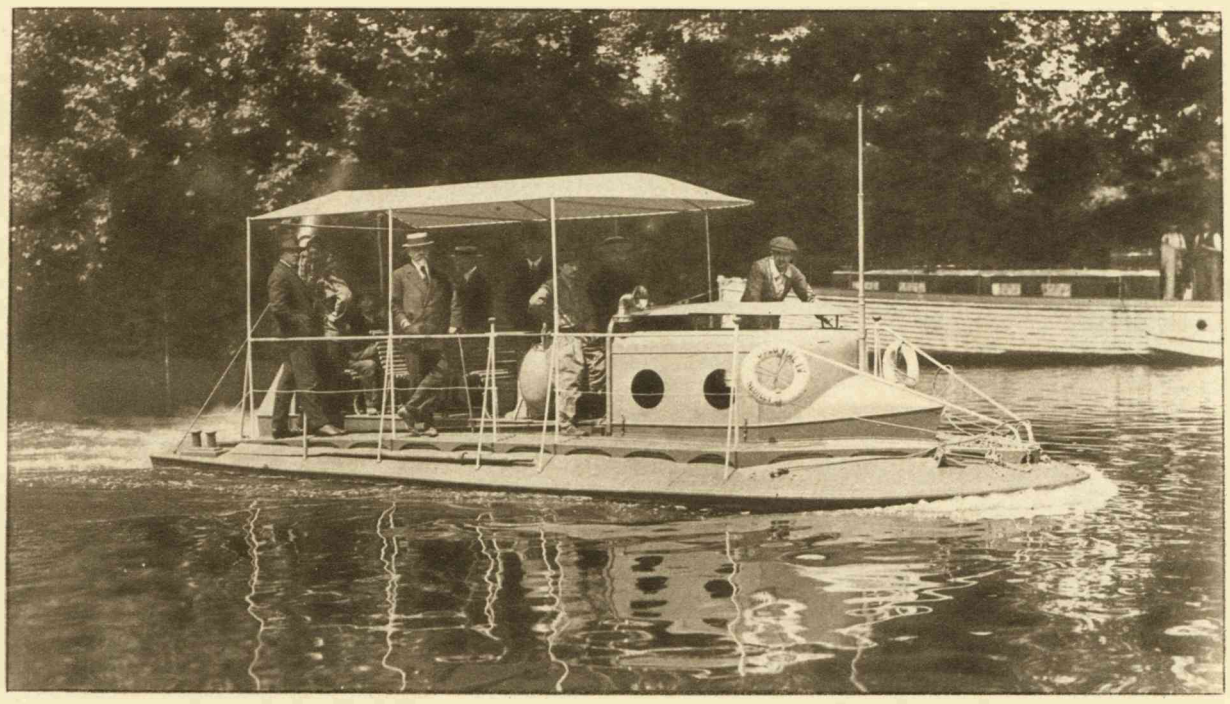
De Motorboot
als vervoermiddel voor zieken en gewonden in oorlogstijd

Het is naar aanleiding van het bijzonder belangwekkend werkje: „De Motorboot als Vervoermiddel van den Militair Geneeskundigen Dienst" door dr. W. Teupken, dat wij onzen lezers het een en ander willen vertellen over deze wijze van ziekenen gewondentransport. De bij dit artikel gereproduceerde foto's werden ons welwillend door dr. Teupken ter beschikking gesteld, die vóór alles met zijn studie beoogt, het wakker schudden der militaire autoriteiten, die dezen tak van dienst al te lang verwaarloosden.

Terecht beklaagt de schrijver er zich over, dat in deze richting nog weinig door den M.G.D. is gedaan, zoodat bijna al ons zieken- en gewondenvervoer in tijd van oorlog langs de wegen moet geschieden, waartoe ons polderland zich gansch niet leent. Erger, vele van onze polderwegen zullen bij het in werking stellen onzer inundaties geheel onbruikbaar worden en wat moet er dan van ons gewondentransport worden, wanneer dit in tijd van vrede niet behoorlijk is geregeld?

Dit boekje voorziet dan ook in alle opzichten in een leemte, en we mogen verwachten, dat na lezing, de militaire autoriteiten de handen aan de ploeg zullen slaan om hierin verandering te brengen. Het werkje zelf geeft vingerwijzing genoeg. Want dat blijkt wel uit het 1e hoofdstuk, dat dit transport te water grondig voorbereid moet zijn, wil men er geen fiasco mee slaan. Men moet door en door thuis zijn op onze waterwegen, wil men succes van deze wijze van voortbewegen hebben.



Een glijboot met luchtschroef (systeem Charles Roux). Deze boot, die voor het Fransche leger bestemd is, is 8 M. lang, 2.75 M. breed, bezit een motor van 50 P.K. en kan een snelheid bereiken van 25 K.M. per uur.

Een voorbeeld. „Bij een transport van troepen of gewonden per schip heeft men er nauwkeurig op acht gegeven, dat men een sluis moet passeeren. Men heeft op de afmetingen van het kleine poldersluisje goed gelet en zijn schip in overeenstemming gekozen. Maar ter plaatse aangekomen, merkt men, dat boven over de sluis dwarsbalken zijn aangebracht, wat hier en daar in slappen grond gebeuren moet, teneinde te voorkomen, dat de zijwanden der sluis meegeven en instorten. Door deze dwarsbalken boven de sluis wordt aan de hoogte van het schip een limiet gesteld, die kleiner is, naarmate de waterstand in het bovenpand hooger is. Onverwacht kan zich dus het geval voordoen, dat het schip te hoog is voor de sluis, zoodat het niet kan passeeren, en nu moge men door het innemen van ballast misschien in de gelegenheid zijn het schip dieper te laten zakken, in ieder geval zal een oponthoud ontstaan zijn, dat noodlottig kan worden."

In het boekje zijn meer voorbeelden aangehaald, waaruit blijkt, dat een grondige kennis van onze waterwegen in het polderland noodzakelijk is.

Reeds $5^1/_2$ jaar geleden schreef de officier van Gezondheid P. C. Mensonides, dat het toch zoo gewenscht was partij te trekken van onze waterwegen voor het vervoer van zieken en gekwetsten. Wij moeten niet steeds bij den buitenlander in de leer gaan, verkondigde hij, maar nagaan wat ons op eigen bodem van nut kan zijn. Ook het personeel moest niet alleen thuis zijn op de hei, doch ook op het water. De officieren van gezondheid behoorden het voorbeeld te geven en zich een juist denkbeeld van ons polderland eigen gemaakt hebben.

En wat is het resultaat? Dat er in deze richting zoo goed als niets is voorbereid. Nu ja, er zijn een paar oefeningen door transportcolonnes van het Roode-Kruis in het polderland gehouden, maar dat is dan ook alles. Geen aanschaffing van materieel, geen opleiding van personeel in deze richting, geen kennismaking met, laat staan grondige kennis van onze waterwegen in het polderland door de officieren van gezondheid.

Gelukkig, dat een niet militair de militaire deskundigen flink wakker geschud heeft, want waarlijk dat boekje mag er zijn. Te oordeelen naar de wijze, waarop dit werkje is geschreven, zal de schrijver met zijn verbeteringen niet aan doovemans deuren kloppen. Het is geen hol geschetter, maar een gedocumenteerd betoog en voor zulk een studie is onze Generale Staf wel toegankelijk.

Een bijzonder interessant hoofdstuk is de invloed der inundaties op onze verkeerswegen. Daaruit blijkt zonneklaar, dat wij op deze wegen in oorlogstijd niet te veel moeten rekenen, want dat de meeste òf onder water zullen staan òf .wel voor het verkeer van voertuigen zoo goed als ongeschikt zullen wezen. Zelfs op de spoorwegen moet men niet te veel rekenen zegt de schrijver. „In volkomen normale omstandigheden, soms zelfs zonder dat er eenig verkeer plaats heeft, zakt hier of daar een stuk spoorlijn ineen en doet het land in de omgeving rijzen. De kleine, lichte dijk voor de Hollandsche Electrische spoorweg van den Haag naar Rotterdam verzakte ettelijke malen en de spoorlijn tusschen Gouda en Schoonhoven heeft de ingenieurs 20 jaar tot wanhoop gebracht, door voortdurend in den grond te verdwijnen .... zonder dat er één trein over reed".

Dit betoog is zeer juist en daarom moeten wij, of wij willen of niet de oplossing van het vraagstuk op het water zoeken. En waarom ook niet? De waterwegen worden door het opzetten van het water dieper, dus beter bevaarbaar. En waar kan een gewonde zich beter bevinden dan op het water, dat niet stoot, maar hem in tegendeel zonder schokken op den rug draagt. De gekwetste zal veel minder vaak van het eene vervoermiddel in het andere gedragen behoeven te worden, want haast alle steden en groote dorpen liggen aan waterwegen.

De gekwetste is veel veiliger in een schip tusschen de dijken en het riet dan in een voertuig op de polderwegen, die meestal het hoogste punt van de omgeving vormen. Botsingen tusschen twee transporten zijn uitgesloten.

Daarbij blijven dan de wegen beschikbaar voor het vervoer van valide militairen, die zoo noodig met snelverkeer getransporteerd kunnen worden. Hoe minder over die wegen gereden wordt, hoe meer kans er bestaat, dat ze intact blijven.

Welke schepen moeten wij nu voor dit zieken- en gewondentransport gebruiken? Voor de ruime en breede kanalen zijn de motorvrachtschepen het meest geschikt. Ze ontwikkelen voldoende snelheid, hebben genoeg laadruimte, weinig diepgang en kunnen gemakkelijk gereinigd worden, daar men ze van ijzer vervaardigd heeft. Zij komen in ons land in grooten getale voor en zijn niet kieskeurig op hun brandstof. Voor de kleinere wateren zijn pramen, sloepen en roeibooten noodig, doch dan voorzien van z.g. buitenboordmotoren. Daarmee wordt veel ruimte uitgespaard. Zoo'n geladen sloep, waarin zeker twee liggende en drie zittende gewonden vervoerd kunnen worden, loopt toch nog 9 K.M. per uur, terwijl de diepgang niet meer is dan 25 cM.

Een heele mooie uitvinding zijn de glijbooten met luchtschroeven, die wij in ons land helaas nog niet aantreffen en die hier juist op hun plaats zouden zijn.

Daarbij wordt de diepgang, door den bouw der booten en de werking der luchtschroeven tot een minimum gereduceerd. De schrijver komt dan ook tot de conclusie, dat we dergelijke glijbooten dringend noodig hebben, die als 't ware voor ons land gemaakt schijnen te zijn.

Vervolgens wijdt de schrijver een hoofdstuk aan de inrichting van het schip en de techniek van het inladen. Plaatsgebrek noodzaakt ons helaas naar het interessante werkje zelf te verwijzen voor wat dit hoofdstuk betreft. In den breede bespreekt Dr. Teupken ook onze waterwegen in het polderland, waarbij hij tot de gevolgtrekking komt, dat ze over het algemeen aan hun bestemming beantwoorden.

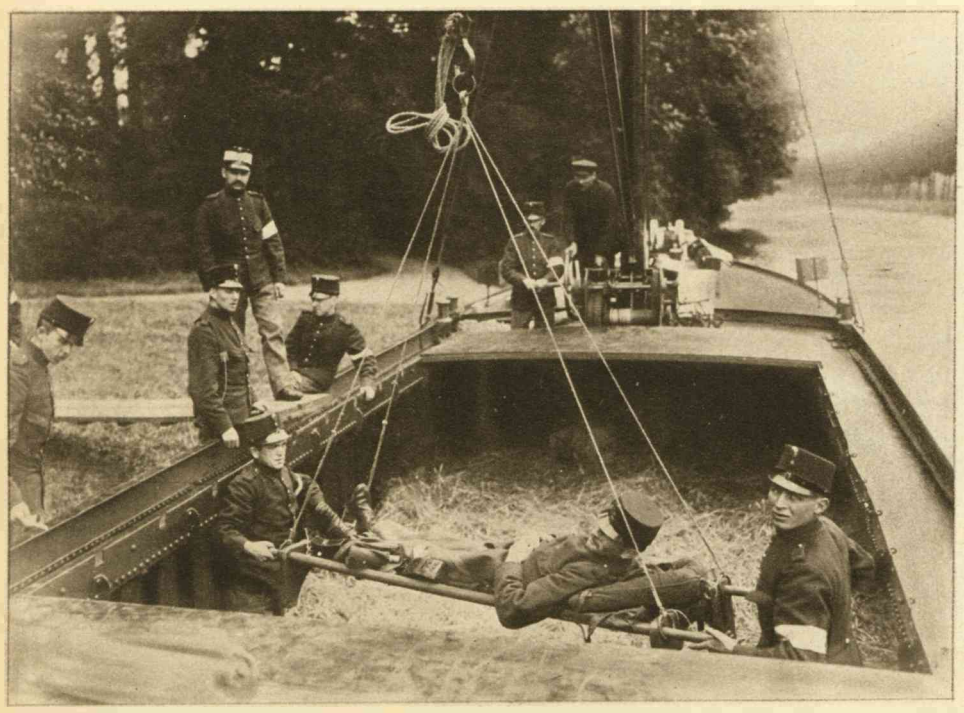
Jammer alleen, dat de Rijn van Utrecht naar Leiden beoosten Woerden een vuil, verwaarloosd watertje wordt. Als dat eens een flink vaarwater was, van welk een enorm belang zou dit voor de landsverdediging zijn. Een vaarwater, dat in rechte lijn van Utrecht naar het hart des lands voert. Want wij hebben geen enkelen goeden, korten verbindingsweg tusschen Oost en West, tenzij over Amsterdam of Rotterdam.

Wordt het dan geen tijd, dat de Rijn beoosten Woerden verbreed en uitgediept wordt?

Veel zouden wij nog uit het werkje willen aanhalen, maar waar moeten wij eindigen? Alleen dit nog, dat de oprichting van een vrijwillig Militair Motorbootcorps urgent is.* In alle omliggende Rijken is een dergelijk corps tot stand gekomen en in den tegenwoordigen oorlog ziet men de Duitsche motorjachten overal aan den strijd deelnemen.

Wel staan onze jachten in bruikbaarheid vèr achter bij de gewone motorvrachtbooten, wanneer het 't vervoer betreft van troepen of gewonden, maar zij zijn bij uitstek geschikt om reeds in vredestijd ten dienste van het leger te worden gesteld om onzen officieren gelegenheid te geven ons polderland door en door te leeren kennen.

*) Waartoe intusschen na de oefeningen door de Zeil-, Roei- en Motorbootvereeniging „De Kaag" te Leiden onder goedkeuring van de Militaire Autoriteiten reeds enkele stappen gedaan zijn.





Gewonden en zieken worden in een motorboot vervoerd. (Oefeningen van het Nederlandsche leger).