

# De beproeving van de Berthon-boot, een onbekende episode uit de geschiedenis van de Nederlandse cavalerie

door J.A.C. Bartels

## *Inleiding*

Wanneer men kranten en tijdschriften opslaat uit het eind van de vorige eeuw, nu bijna 100 jaar geleden, en die vergelijkt met die van nu, ziet men een volstrekt andere wereld voor zich. Een wereld waar zaken als milieu, overbevolking of de Hoge Snelheidstrein nog geen onderwerp van gesprek waren en waar '*officers and gentlemen*' nog een begrip was.

Zo plaatste het toonaangevende Engelse tijdschrift *The Daily Graphic* op 12 augustus 1897 een artikel van maar liefst twee pagina's over het oversteken van rivieren door de Nederlandse cavalerie.

De auteur was de bekende schilder van militaire taferelen, Jan Hoyneck van Papendrecht (1858-1933) die zijn relaas verluchtte met zes pentekeningen. Hoyneck leverde vanaf 1883 tot (in ieder geval) 1917 met grote regelmaat bijdragen aan *The (Daily) Graphic*. Het merendeel ervan heeft een militair karakter. Vaak inspireerden de grote oefeningen van het Britse of van het Keizerlijke Duitse leger hem.

Hoyneck's artikel vestigde zowel toen als nu de aandacht op het oversteken van rivieren door de Nederlandse cavalerie. Hij beschrijft en tekent namelijk hoe het 1e Regiment Huzaren, gelegerd te Deventer, in 1897 bij het oversteken van de IJssel proeven nam met een opvouwbare boot, een uitvinding van de Britse dominee E.L. Berthon.

In de wetenschap dat het zwemmen met cavalerie-paarden in de jaren tachtig van de vorige eeuw voor het eerst werd beoefend en dan nog alleen in grachten en vijvers, prikkelde Hoyneck's artikel onze nieuwsgierigheid naar de wijze waarop cavalerie-eenheden in het algemeen en de Nederlandse cavalerie in het bijzonder, rivieren overstaken.

## *Hoe gebeurde dat elders in Europa?*

In de onvolprezen bibliotheek van het Legermuseum vonden wij in een op het eerste gezicht niet direct voor de hand liggende bron, namelijk het Indisch Militair Tijdschrift, (IMT), een artikelenreeks geheel gewijd aan deze vorm van cavalerie-optreden.[1] In zes afleveringen schetste een zekere B. wiens naam wij niet hebben kunnen achterhalen, de '*state of the art*' bij respectievelijk Russische, Duitse, Oostenrijkse, Franse, Engelse, Italiaanse, Belgische en Nederlandse cavalerie-eenheden, om met enkele aanbevelingen voor de (Nederlands-) Indische cavalerie te eindigen.

Opvallend is dat binnen een periode van enkele jaren, de cavalerie in geheel Europa het oversteken van rivieren met hulpmiddelen beproefde. Dit alles om de eigen cavalerie te allen tijde zelfstandig en verrassend te kunnen laten optreden. In tegenstelling tot zo'n honderd jaar

geleden zijn nu vrijwel alle brede waterlopen in Noordwest-Europa ten dienste van de scheepvaart gekanaliseerd, waardoor men nog slechts zelden doorwaadbare plaatsen aantreft. Wij zullen eerst de beproevingen van de cavalerie uit bovengenoemde landen in het kort de revue laten passeren.

Zo in één land het overtrekken van rivieren tot de regelmatige oefeningen der cavalerie gerekend mag worden, dan is het wel in Rusland. E.e.a. zou zowel in het toenmalige Russische rijk als in een mogelijke oorlog met de naburen in het Westen van veel nut kunnen zijn. Tot 1894 maakten kozakkenregimenten gebruik van vloten gemaakt uit opgeblazen geitenvellen, verbonden met lansen. Deze geitenvellen dienden primair om er vloeistoffen in te bewaren. Eerst in 1894 vinden wij vermeld dat bij oefeningen gebruik werd gemaakt van 'opvouwbare boten van bijna overal bekend model' en vervaardigd uit een licht houten geraamte met enkel of dubbel waterdicht overtrek van zeildoek. Hoewel B. dat niet met zo veel woorden zegt, moeten dit Berthonboten geweest zijn. De beproevingen waren dermate succesvol dat in het Russische cavalerie-reglement van 1896 een 'Instructie voor het zwemonderricht der cavalerie' werd opgenomen. Vloten of boten dienden bijna uitsluitend voor het overbrengen van uitrusting of harnachement. Bij hoge uitzondering waren ze voor de man zelf bestemd. Door het weinig of niet meevoeren van materialen werd zo min mogelijk aan de beweeglijkheid tekort gedaan.

Hoe ging het in Duitsland? Vooral met het oog op een mogelijke oorlog met Rusland oefende de cavalerie steeds vaker de rivieroversteek. Wie een kaart uit die tijd bekijkt, ziet weinig rivierovergangen. Met het beperkt brugmaterieel van een legerkorps konden de Duitsers bij een zeer lage waterstand slechts op enkele plaatsen rivieren als de Weichsel of de Boeg overbruggen. Daarom moest een zelfstandig opererende cavalerie wel op eigen kracht dit soort hindernissen kunnen overwinnen. De 1e luitenant der kurassiers Von Hartmann publiceerde in 1890 een brochure over het zwemmen der cavalerie.[2] Zijn ideeën werden ook in het Frans vertaald, hetgeen als zodanig in de Franse militaire literatuur slechts zelden voorkomt . . .

Von Hartmann is een voorstander van het zwemmen van mensen en paarden. Alleen uitrusting en harnachement wil hij op vloten of boten laten overbrengen. In Duitsland schijnt het overzwemmen evenwel zoveel problemen te hebben opgeleverd dat overgegaan werd tot het nemen van proeven met opvouwbare boten en vloten die rustten op drijvers van waterdicht zeildoek. Zo werden er in september 1892 te Berlijn geslaagde proeven genomen met Berthonboten. De berichtgever wees evenwel op een nadeel: niet het gewicht van 90 kilo van de boten in kwestie vormde een belemmering om de boten per pakpaard te vervoeren - niet meer dan dat van 'ein dicker Major' - maar juist de afmetingen. Hoewel ook in 1896 verschillende garderegimenten cavalerie te Berlijn succesvolle oefeningen hielden met de opvouwbare boten van Engels model, kwam men toch tot de conclusie dat de infanterie meer nut zou hebben van waterdichte schuiltenten in waterdichte zakken en de artillerie en cavalerie van waterdichte mondzakken, waarvan lichte vloten gemaakt konden worden. Hierop zouden dan niet-zwemmers, uitrusting en harnachementen geplaatst kunnen worden, die voortgetrokken door zwemmers of paarden, elke rivier van middelbare grootte en stroomsnelheid konden overtrekken.

Ook in Oostenrijk zag men de noodzaak in om cavalerie zelfstandig het overtrekken van rivieren te laten oefenen. Laten wij zo'n oefening eens van nabij bekijken. Tijdens de grote keizermanoeuvres van september 1896 werd een grootscheepse proefneming gehouden door een brigade cavalerie en een batterij rijdende artillerie op de rivier de Theiss bij Zenta. De Theiss was ter plaatse 200 meter breed en in het midden over 40 meter breedte ongeveer 4 meter diep. Het bed van de rivier was aan beide kanten modderig, de stroomsnelheid - een niet onbelangrijke factor bij het oversteken van een rivier - bedroeg een halve meter per seconde. Beproefd werden Berthon-boten, mondzakken van waterdichte stof, waterdichte

zeildoeken schuiltenten (we zouden deze *tente-abri* nu puptentjes noemen) en twee varianten van de caoutchouczak.

Om 'n idee te geven wat men zoal met de mondzakken kon doen, het volgende voorbeeld. Van 4 mondzakken, 3 sabels en een fouragestrik werd een vlot vervaardigd waarop het harnachement kon liggen. Vier mannen konden tevens 'à cheval' op de zakken zitten, terwijl zij hun zwemmende paarden aan de leidsels vasthielden. Het in elkaar zetten van zo'n vlot van het moment van afstijgen tot het te water laten duurde ongeveer acht minuten, evenzo het weer uit elkaar nemen en opstijgen. De waterdichte mondzak voldeed goed. Wel werd opgemerkt dat de mondzak het meest tot zijn recht zou komen bij het overzetten van niet al te grote afdelingen cavalerie.

Bij grote eenheden werd het gebruik van vaartuigen gepropageerd. De Berthonboten, die op zich goed voldeden, kenden als bezwaar dat de cavalerie zich door voertuigen moest laten vergezellen. Dit zou ten koste gaan van haar beweeglijkheid. Daar stond dan weer tegenover dat het overzetten met boten veel tijd bespaarde, vooral waar het om grote afdelingen ging. Wanneer de boten aan elkaar gekoppeld werden, kon men er voertuigen van de gevechtstrein mee overbrengen. Ook konden de boten door middel van planken en ladders als pontons fungeren om er over niet al te brede rivieren een loopbrug van te maken. De Oostenrijkse legerleiding kwam tot de volgende conclusie. Wilde de cavalerie voor haar taak berekend blijven, dan moest zij individuele hulpmiddelen als de mondzak mee nemen om te allen tijde zelfstandig en verrassend te kunnen optreden.

Hoe stond het nu met het oversteken van rivieren in dat andere land met een grote cavalerietraditie, Frankrijk?

Vergeleken met de hierboven beschreven landen oefende men in Frankrijk op dit gebied betrekkelijk weinig. De enige literatuur hieromtrent was toentertijd de uit het Duits vertaalde brochure van Von Hartmann en een opstel over het overtrekken van rivieren door de Russische cavalerie in de *Revue de Cavalerie* . . .

Aan deze geringe belangstelling lag ten grondslag de visie dat, mocht er weer een oorlog ontstaan (de Frans-Duitse oorlog van 1870/71 lag nog vers in het geheugen), deze in Franse ogen zou plaatsvinden aan Frankrijks oostgrens met Duitsland, waar weinig grote rivieren zonder bruggen voorkomen. De Franse legerleiding ging er verder vanuit dat met een dichte bevolking, bruggen, doorwaadbare plaatsen, boten en pontveren voldoende voorhanden waren.

Toch vond met een Berthonboot een beproeving plaats. In de zomer van 1894 trok de 6e brigade Dragonders over het Marne-kanaal. Per boot zette men telkens acht ruiters met wapens en harnachementen over, de paarden zwommen langs de boot, vier aan vier. Later werden drie dergelijke boten op gelijke afstanden in het kanaal verankerd. Door middel van ladders, maakte men een loopbrug, waarlangs de paarden zwemmend werden overgevoerd. Ten tijde van het verschijnen van deze artikelreeks in 1897, hadden de Fransen nog geen doctrine gevormd voor het overtrekken van rivieren.

Het Italiaanse exercitiereglement van 1896 schrijft niets over dit onderwerp, evenmin vindt men in de periodieken iets over dergelijke oefeningen door de Italiaanse cavalerie. Wel valt in het IMT te lezen dat er vanaf 1895 door diverse regimenten cavalerie verschillende oefeningen zijn uitgevoerd. Van proeven met opvouwbaar boten of waterdichte linnen mondzakken was evenwel geen sprake. Ook in België blijken geen oefeningen met waterdichte linnen mondzakken of opvouwbaar boten te hebben plaatsgevonden. Desgevraagd deelde de Belgische '*Directeur des opérations militaires*' aan de eerdergenoemde B. mee, dat 'onze cavalerieregimenten *nog nooit* diepe rivieren hebben overtrokken'. Dit was in België met zijn uitgebreide wegennet en overtochtsmiddelen over de Belgische stromen ook nooit nodig geweest.

Laten wij nu onze blik richten op Engeland. Werd daar de rivieroversteek beoefend? Wanneer we de verslagen van de cavalerie-manoeuvres uit de begin jaren negentig van de vorige eeuw lezen, valt op dat de Engelse cavalerie verre achterliep bij haar wapenbroeders op het continent. De manoeuvres van 1894 en 1895 brachten dermate grote tekortkomingen aan het licht, dat het volstrekt verouderde, veel te omvangrijke reglement geheel werd omgewerkt tot het handzame '*Cavalry Drill 1896*'. Van opvouwbare boten of iets dergelijks is in dit reglement evenwel nog geen sprake. Op zich is dit zeer curieus. Immers, op 20 maart 1895 hield de Engelse dominee E.L. Berthon al een inleiding over het gebruik van opvouwbare boten en pontons voor militaire doeleinden voor het achtenswaardige *Royal United Service Institution*.<sup>[3]</sup>

Wie was die dominee Berthon? Edward Lyon Berthon werd op 20 februari 1813 geboren als tiende kind van Peter Berthon, leverancier van legergoederen. Hij studeerde aanvankelijk medicijnen, waarna hij een aantal jaren door Europa reisde. Berthon raakte als uitvinder bekend: zo vond hij in 1835 een twebladige scheepsschroef uit. In 1841, terug van zijn reizen door Europa, begon hij met een theologiestudie die hij in 1849 afsloot. In de tussentijd vond hij een instrument uit om de snelheid van een schip te meten, Berthon's log genaamd. Daar bleef het niet bij, hij schreef ook op zijn naam een apparaat dat op elk willekeurig moment de trim van een schip aangaf, als ook een instrument dat het aantal graden weergaf dat een schip rolde.<sup>[4]</sup>

De belangrijkste uitvinding van Berthon was wel de opvouwbare '*portable*' boot uit 1854. Niet dat de boot onmiddellijk een succes werd. *De Royal Navy* en de Britse koopvaardij wilden er aanvankelijk niet aan. In 1873 keerde het tij. Het commerciële succes leidde tot wat later de *Berthon Boat Company* zou worden. Alle Britse transportschepen werden uitgerust met deze opvouwbare reddingsboten. Dit grote succes bracht de dominee ertoe zijn uitvinding aan te passen aan militaire doeleinden, en wel door de boten in secties te bouwen. Met name zou dit voordelen opleveren voor pontonbruggen. Niet het Britse, maar het Pruisische leger zag hiervan de voordelen in. Na een paar jaar van '*gründliche*' beproevingen, bestelde het 230 driedelige pontons. Een hiertoe uitgenodigde generaal van de *Royal Engineers* verwaardigde zich niet eens om te komen kijken naar een pontonbrug die Berthon over de Theems had gelegd!

Begin jaren negentig nodigde Berthon de *Royal Engineers Committee* uit om te kijken naar een brug over de rivier de Test, gemaakt met een aantal pontons besteld door het Duitse leger. De beproeving was buitengewoon succesvol. Zonder problemen kon een wagen van vijf ton door vier paarden getrokken, er over heen. Tot bestellen kwam het echter niet.

#### *De Nederlandse cavalerie beproeft het oversteken van rivieren*

We hebben nu gelezen hoe Rusland, Duitsland, Oostenrijk, Frankrijk en Groot-Brittannië vertrouwd waren met de boten van dominee Berthon. De Nederlandse cavalerie liep niet achter. Hoynck beschrijft in zijn artikel hoe de eskadrons van het 1e Regiment Huzaren de IJssel die toentertijd ongeveer 130 meter breed was, overzwommen. Houden we rekening met de stroom waardoor de paarden schuin de rivier moesten overzwemmen, dan moest in totaal zo'n 180 meter worden afgelegd. Om uitrusting e.d. over te brengen werd veelal gebruik gemaakt van roeiboten en schuiten die ter plaatse voor de duur van de oefening werden gehuurd.

Al eerder had het overzwemmen van Nederlandse cavaleriepaarden de pers gehaald. Op 28 augustus 1894 trokken tijdens de grote manoeuvres twee eskadrons huzaren met gerequireerde bootjes bij Bronkhorst de IJssel over. In één uur en 20 minuten waren de beide eskadrons overgezet.

Dit was destijds dermate een '*happening*' dat luitenant-kolonel J.A. Ort, de regimentscommandant, een artikel schreef in 'Eigen Haard' over 'Het zwemmen der

Cavaleriepaarden in Nederland'.[5] Behalve luitenant-generaal W.K.L. Van Helden, adjudant van Hare Majesteit de Koningin in buitengewone dienst onder wiens commando de cavalerie-manoeuvres plaatsvonden, had zich 'ook een talrijk publiek op beide oevers verzameld, waaronder vele bekoorlijke dames in lichtkleurige zomertoiletjes in de eerste plaats de aandacht trokken. De bekende teekenaars van militaire taferelen, de heeren Hoyneck van Papendrecht en Kapitein Staring waren aanwezig met hunne schetsboeken. (-) Tijdens het zwemmen liet de Regimentsmuziek enige opwekkende stukken hooren, waaronder '*de Drüppeler Schamen Marsch*', op de bekende wijze van: Kees, Kees, Kees, je hebt er water bijgedaan'. De lezer krijgt een goed beeld van onder welke omstandigheden dit zwemmen van cavaleriepaarden plaatsvond. Het artikel van overste Ort was geïllustreerd door de kapitein W.C. Staring met drie gewassen pentekeningen.[6] Interessant is te lezen dat Ort in 1895 al schrijft over de vele voorstellen om rivieren over te steken wanneer er geen boten aanwezig zijn. Zo maakt hij melding van boten van zeildoek, de Berthon-boot dus.

Pas in de zomermaanden van 1897 werd de inmiddels tot kolonel bevorderde Ort, verzocht te rapporteren over de bruikbaarheid van de Berthonboot enerzijds als vaartuij, anderzijds als middel tot het doen zwemmen van paarden over een rivier.[7] Bij deze proefneming is Hoyneck dus ook aanwezig geweest. Kolonel Ort rapporteerde aan de Inspecteur der Cavalerie, generaal-majoor W.J.H. Römer.[8] Zijn oordeel over de Berthonboot was evenwel niet positief. De bevestiging van de houten bodem op het geraamte raakte meermalen los, het zeildoek was niet waterdicht en het hout van de kiel vezelde. 'Het bovenaangehaalde', zo schrijft Ort, 'doet bij mij twijfel ontstaan of het materiaal waarvan de boot vervaardigd is, waarborgen genoeg van soliditeit oplevert voor de bruikbaarheid in oorlogstijd'. Ort geeft in zijn rapportage wel aan hoe een en ander verbeterd zou kunnen worden. Over het gebruik van de boot merkte de regimentscommandant nog op dat de boot weinig snelheid kende en hoog op het water lag waardoor de wind daarop veel vat had. Indien de wind in de richting van de stroom draaide dan was het, aldus Ort, bijna onmogelijk op het gewenste punt te landen. Het tweede doel van de proef, het overzwemmen van paarden achter de Berthonboot, leverde het volgende beeld op. Het bleek moeilijk om de boot met vaart van de oever af te zetten wanneer de paarden zich slechts enigszins terughielden. Ort weet dit aan het gebrek aan massa van de boot. Voor het te water brengen van paarden was het zijns inziens een hoofdvoorwaarde dat een boot een bepaalde massa bezit. Paarden trokken de achterstevan van een boot te gemakkelijk uit de richting zonder dat de roeiers dat konden corrigeren. Ook kon een paard verward raken in de touwen, met alle risico's van verdrinken van dien. Dit gebeurde ook bijna, hetgeen Ort deed opmerken dat zoiets bij een gewone boot nog niet eerder was voorgekomen. Door de geringe massa van de boot kon het ook gebeuren dat de zwemmende paarden, de boot in wezen inhaalden, waardoor deze boot omdraaide en het dus de paarden waren die de plaats van aanlanding bepaalden, hetgeen zelfs voor een rechtgeaard cavalierist toch iets te veel van het goede was.

Ort vond de Berthonboot te gevaarlijk, zeker vergeleken met een vierriems gewone boot met geofende roeiers. Daar kwam nog bij dat de tijd die de Berthonboot nodig had om paarden over te brengen en zelf weer naar het vertrekpunt terug te keren, ruim twee maal zoveel tijd kostte als bij een gewone boot, bij sterke wind nog meer.

Aangezien de regimentscommandant van mening was dat het overzetten van zes paarden al niet zonder gevaar was, zag hij af van de proef met acht paarden. Bovendien, zo rapporteerde Ort, bezat de boot toch niet voldoende ruimte voor acht ruiters met de harnachementen. Wanneer de cavalerie een rivier moest oversteken waar geen bruggen, ponten etc. voor handen waren, dan was het hebben van een Berthonboot beter dan helemaal geen boot, zo luidde de niet bepaald gunstige conclusie van de kolonel Ort. Hij schreef alle andere roeiboten verre te verkiezen boven deze boot van zeildoek.

Aangezien je nooit wist of je *überhaupt* wel een boot kon vinden als je deze nodig had, was er dan geen gewone roeiboot te construeren die op twee assen zo een rivier ingereden kon worden, zo vroeg Ort zich af. Deze boot zou dan op het droge gewoon als bagagewagen kunnen dienen en met een deksel af te sluiten. Ort was zich er van bewust dat aan zijn voorstel bezwaren kleefden, maar was er niet van overtuigd dat deze groter waren dan die bij het inzetten van de Berthonboot. Hij ging er van uit dat het meenemen van de Berthonboten de gevechtstrein aanmerkelijk zou vermeederen. Het meenemen van een klein Berthonbootje op een pakpaard zou voor een officierspatrouille nog wel van enig praktisch nut kunnen zijn, schreef Ort. Hij eindigde zijn verslag aan de Minister met de mededeling dat hij de Berthonboot als vlot om stukken over te brengen, niet had beproefd. Een dergelijke proef op de snelstromende IJssel zou wel eens gevaarlijk kunnen zijn. Ort had daarom maar afgezien een bagagewagen die door zijn hoogte veel wind zou vangen, op deze wijze over te zetten. Tot slot merkte hij op dat het instappen van de boot door huzaren die sporen aan hun laarzen dragen, met de meeste voorzichtigheid diende te geschieden.

### *Discussie ten Departemente*

Zoals gezegd, Ort was niet bepaald positief over de Berthonboot. De Inspecteur der Cavalerie, generaal-majoor W.J.H. Römer, schreef in zijn aanbiedingsbrief aan de Minister van Oorlog dat hij aan houten boten voor het overzwemmen van paarden de voorkeur gaf, maar toch van mening was dat de cavalerie de beschikking moest hebben over Berthonboten, voorlopig één per regiment. Het meevoeren van deze boten hoefde geen probleem te zijn wanneer althans aan elk eskadron de twee voertuigen zouden worden verstrekt, die de cavalerie al eerder door het Departement waren toegezegd.

Wanneer de bagagekar in gebruik bij de regimentsstaven, zou worden vervangen door een bagagewagen, dan zouden de Berthonboten daarop kunnen worden meegevoerd.

Alvorens een minister zo'n advies onder ogen kreeg werden dergelijke aanbevelingen nog op hun financiële merites getoetst. Het hoofd van de IVe Afdeling ten Departemente, schrijft dat het voorstel van Römer, elk regiment een boot, betekent dat er nóg een boot ad f 735,- aangeschaft moet worden. Immers, één boot was al gekocht. De bagagewagens zouden evenwel naar alle waarschijnlijkheid niet in 1898 kunnen worden verwacht. Met zekerheid was dit echter niet te zeggen, schreef het hoofd van eerdergenoemde afdeling.

De zojuist aangetreden Minister van Oorlog, luitenant-generaal K. Eland [9], heeft kennelijk navraag gedaan bij de Inspecteur der Cavalerie, want deze schreef op 24 augustus 1897 dat de opmerking van Ort over de kwaliteit van een Berthonboot vergeleken met een houten roeiboot, ook niet aan zijn aandacht was ontsnapt. Dat Römer toch voorstelde één Berthonboot per regiment aan te schaffen, vloeide voort uit de overweging dat het hier helemaal niet ging om een vergelijking Berthonboot-roeiboot, aangezien iedereen wel wist dat een eenvoudige solide en praktische roeiboot beter voldoet dan een boot met een gecompliceerde constructie, zoals een Berthonboot. De proef had uitsluitend ten doel om de Berthonboot te beproeven op haar bruikbaarheid bij het overzetten van enkele paarden. En die proef was geslaagd.

Natuurlijk, er waren wat kleinigheden, maar de hoofdzaak was dat men op elk gewild punt ook wanneer er geen roeiboten te verkrijgen waren, toch een patrouille over een rivier kon zetten. 'Voor dit doel', zo eindigt Römer zijn memo, 'is het medevoeren van een opvouwbare boot een vereischte en voor het gebruik, dat er als dan van moet worden gemaakt, heeft de Berthonboot bewezen bruikbaar te zijn'.

Het aanschaffen van een boot ging niet zo maar! Op 6 september van dat jaar schreef de chef van de Generale Staf, generaal-majoor A. Kool [10] aan de Minister dat, althans voorshands, voldoende uit de rapportage van Ort bleek dat de Berthonboot nog een zeer gebrekkig hulpmiddel was. Kool achtte het echter niet onmogelijk dat met meer oefening en de daardoor

verkregen ervaring, gunstiger resultaten zouden worden verkregen. Hij achtte het dan ook wenselijk nog wat meer proeven te doen, maar dan moesten wel zoveel als nodig of mogelijk was, de wijzigingen die Ort had voorgesteld worden aangebracht. De chef van de Generale Staf besloot met op te merken 'dat hij op dit moment geenszins de Minister kon adviseren tot het definitief aanschaffen van opvouwbare boten voor de cavalerie'.

Op 18 september daaropvolgend deelde de Minister van Oorlog aan de Inspecteur der Cavalerie mee dat hij het wenselijk achtte, alvorens tot de definitieve aanschaf van Berthonboten over te gaan, nog wat proeven te doen, echter niet nadat de nodige verbeteringen waren aangebracht. Mocht blijken dat de Berthonboot dan beter voldeed, dan kon in 1898 een tweede Berthonboot worden aangeschaft en die voor proeven te geven aan het 2e Regiment Huzaren. De Berthonboot werd opgestuurd naar de Artillerie-Inrichtingen om te worden gemodificeerd. Vele maanden later, op 19 juli 1898, schrijft de Inspecteur der Cavalerie Römer aan de Minister van Oorlog naar aanleiding van de beproeving van de verbeterde Berthonboot door dezelfde Ort, dat hij het rapport van de regimentscommandant ongemotiveerd ongunstig vond en wel omdat Ort 'het blijkbaar niet kon nalaten de opvouwbare boot steeds te vergelijken met een gewone roeiboort' waardoor de proef natuurlijk nadelig uitviel voor de Berthonboot. Enige irritatie is tussen de regels wel te lezen!

Römer gaf de Minister nu in overweging om tot de aanschaf van een verbeterde Berthonboot over te gaan en deze in beproeving te geven bij het 2e Regiment Huzaren. De militaire adviseurs van de Minister vonden dit, alhoewel het geld beschikbaar was, toch iets te snel gaan. Op 23 juli 1898 schreef de bewindsman dat hij het wenselijk achtte eerst een nadere proef te laten doen met de bestaande boot door het 2e Regiment Huzaren, alvorens over te gaan tot de aanschaf van een verbeterde Berthonboot. Hij beëindigde zijn brief aan de Inspecteur der Cavalerie met de wens het rapport van de regimentscommandant binnen een niet al te groot tijdsverloop tegemoet te zien.

Hoewel Römer kennelijk meer dan overtuigd was van het nut van de Berthonboot voor het oversteken van rivieren door cavaleriepatrouilles, wist hij de Minister en zijn naaste adviseurs dus niet te overtuigen. En zo kreeg het 2e Regiment Huzaren de verbeterde Berthonboot ter beproeving. Hoe deze uitpakkt zijn, valt helaas niet meer te achterhalen.

Maar wat het Algemene Rijksarchief kennelijk niet meer kon geven, was wel te vinden in de bibliotheek van zowel het Legermuseum als van het Artilleriemuseum [11].

In het overzicht van de 'Proeven en oefeningen' uit 1898 lezen wij bij het Korps Pontonniers dat zoals we weten destijds onder het wapen der Artillerie ressorteerde, het volgende:

*'De proeven met een gewijzigde Berthonboot werden voortgezet en hebben goede uitkomsten opgeleverd. Bij aanschrijving van het D.v.O. (Departement van Oorlog) d.d. 23 september 1898, II de Afdeling, No. 31, is de aanschaffing van een dergelijke boot voor elk der regimenten Huzaren gelast. Deze boten zullen van Juni-September bij de Korpsen (sic!) Cavalerie in gebruik worden gegeven, doch overigens bij het Korps Pontonniers worden opgelegd'.*

In de Handleiding tot de kennis der Artillerie uit 1898 [12] staat onder het kopje Verbeteringen en Aanvullingen, het volgende vermeld:

'De voor de Nederlandsche cavalerie ingevoerde Berthon-boot is deelbaar in 2 kop- en 2 middenstukken. Het samenstellen van vlotten of veldbruggen met behulp dezer booten ligt niet ten grondslag aan de invoering; wel het overbrengen van ruiters en harnachement, terwijl de paarden overzwemmen.' Tot zover de Handleiding. Uit bovenstaand citaten mogen wij dus afleiden dat de beproeving van de verbeterde Berthonboot door het 2e Regiment Huzaren en het Korps Pontonniers met een zodanige positieve aanbeveling is afgerond dat de Minister

van Oorlog besloten heeft deze opbouwbare boten voor de cavalerie aan te schaffen, en wel een Berthonboot per regiment cavalerie.

#### *Tot slot*

Overigens valt in dezelfde 'Handleiding' ook te lezen dat het veldpark der genietroepen van het KNIL in 1893 al over 30 Berthonboten beschikte.[13]

Noch uit het Indisch Militair Tijdschrift, noch uit de teksten van eerdergenoemde 'Handleidingen' valt op te maken hoe de besluitvorming bij het KNIL was verlopen.

In de Handleiding uit het jaar 1914 wordt nog steeds melding gemaakt van de Berthonboot. Het prentenkabinet van het Legermuseum beschikt over de enige foto die wij kennen van een Berthonboot. Aan de hand van de veldjas, model 1913, die de vier peddelende militairen dragen, kunnen we opmaken dat het een foto is aan het eind van het Nederlandse Berthontijdperk. Later gedateerde foto's, boeken als b.v. de eerder genoemde 'Handleiding' of documenten hebben wij namelijk niet meer aangetroffen. Derhalve durven wij de conclusie te trekken dat kort na 1914 de Berthonboot uit de sterkte genomen is. Dankzij het artikel van Hoyneck in *The Daily Graphic* is een interessant detail uit de Nederlands militaire geschiedenis aan de vergetelheid ontrukkt. Het bootje is dermate vergankelijk gebleken dat noch in Nederland noch in het land van de uitvinder één bewaard gebleven exemplaar bekend is. [14] Wel mogen wij concluderen dat Nederland met het beproeven van de Berthonboot door de cavalerie niet achterliep, wat overigens voor een waterrijk land als het onze niet verbazingwekkend is.

#### NOTEN

1. *Indisch Militair Tijdschrift (IMT)*, 28(1897) 277-291, 373-386, 518-529. Een nuttige en bruikbare ingang op het IMT vormt J.A. de Moor - 'Indisch Militair Tijdschrift (1870-1941). A selective and annotated bibliography'. *Bijdragen van de Sectie Militaire geschiedenis*, dl 15(1983).
2. 'System des Einschwimmens von Kavallerie-Pferden. 1890' nadere gegevens onbekend. Zie *Eigen Haard* (1895) 237.
3. Collapsible boats and pontoons for military purposes by the Rev. E.L. Berthon. *Journal of the Royal United Services Institution*, vol. XXXIX(1895) 359-381, Part I 1895.
4. Modern English biography Frederic Boase. Londen, 1965. Vol.IV A-C, suppl. to Vol. 1, 883.
5. *Eigen Haard* (1895) 236-238.
6. Willem Constatijn Staring, 1847-1916. Wie meer wil weten over deze militaire schilder/schilderende militair wordt verwezen naar de lezenswaardige scriptie over hem van drs. Emmy de Haan. Bibliotheek Koninklijk Nederlands Leger- en Wapenmuseum Delft.
7. Algemeen Rijks Archief (ARA), Tweede Afdeling Inventaris van de Archieven 2.13.01.4069/4085. Onder beide inventarisnummers vindt men de hierna aangehaalde correspondentie.
8. Wouter Jacobus Helenus Römer, geboren 22 juni 1841 te Oudewater, overleden 22 mei 1910 te Den Haag. (Sectie Militaire Geschiedenis, Staat van dienst 397/-R). Op 16 maart 1900 werd Römer gepensioneerd in de rang van luitenant-generaal der Cavalerie.
9. K. Eland, geboren 15 september 1838 te Klundert, overleden 8 augustus 1927 te Utrecht, was van 31 juli 1897 tot 1 april 1901 Minister van Oorlog. *Honderdvijftig jaar Generale Staf: gedenkboek van de Nederlandse Generale Staf*. 's-Gravenhage, 1964, 172.

10. Arthur Kool, geboren 21 februari 1841 te Maastricht, overleden 24 maart 1914 te Den Haag.  
Zie verder Honderdvijftig jaar Generale Staf, 's-Gravenhage 1964, 74-75.
11. Brieven d.d. 13 c.q. 28 december 1993 van de conservator van de Stichting Artillerieverzameling Oldebroek aan auteur. Wij danken gaarne van deze plaats nogmaals de conservator, de heer R.R. Klerks, voor het ons wijzen op het bestaan van de Handleidingen) tot de kennis der Artillerie voor de cadetten van dat Wapen.
12. Pesch, C.L. van - *Handleiding tot de kennis der artillerie voor de cadetten van dat wapen . . .* Afdeling techniek, hoofdst. VII Militaire bruggen en verdere overtochtsmiddelen. 2e dr. Breda, 1898.
13. C.L. van Pesch *Handleiding tot de kennis der artillerie* (1898) 118.
14. Brief W. Dugan, Technical Curator Museum of Army Transport, Beverley (U.K.) d.d. 7 januari 1993 aan auteur.