HANDBOEK VOOR DEN TREIN

CH. TR. I-IID

VI : -
449

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

VI 449

HANDBOEK

VOOR

DEN TREIN

(H. TR. I-III)

BATAVIA
LANDSDRUKKERIJ
1917.

BAT. GENOOTSCHAP VAN

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Tanggal : 1-7-2010
Nomor induk : 1364/PW-Mus
DJB - ID : 0010-29592560
ITEM - ID : 0109051426
Asal : Museum Pusat

INHOUD.

Bldz.

Voorschrift omtrent de kennis van dit Handboek..... .. VII

HOOFDSTUK I. VOERTUIGEN EN VERVOERMIDDELEN.

A. Voertuigen:
1. De treinkar..... 1
2. De keukenwagen..... 1
3. De filterwagen..... 1
4. De treingrobak..... 2
5. De veldbakoven..... 2
6. De verbandwagen..... 2
7. De voertuigen der telegraafafdeelingen..... 3
7a. De smidskar..... 4

B. Draagmiddelen:
8. De draagmanden..... 4

C Uitrusting van treinvoertuigen en draagpaarden..... 6

D. Tabel van de voornaamste maten en gewichten..... 8

HOOFDSTUK II. HET PAARDETUIG.

A. Algemeene bepalingen..... 9

B. Het paardetuig bij den Trein..... 10

C. Opgave van enkelvoudige deelen noodig voor de samenstelling van een stel tuigen of poetsgereedschappen.... 12

D. Bijzondere bepalingen omtrent enkele tuigdeelen..... .. 14

29. Het vouwen van de paardedeken No. 1..... 14
30. Het vouwen van de paardedeken No. 3..... 14
31. Het rollen van fouragestrik en bivakring..... 15
32. Bevestiging van longe, kaartentasch, fouragestrik, bivakring en hoefijzerzakjes bij rijpaardetuigen..... 15
33. Bepakking van den kleedinglap-Artillerie..... ... 16
34. Bepakking van poetszakken..... 16
35. Bepakking van den mondzak..... 16

E. Indeeling der paardetuigen bij den Trein in vredestijd en plaatsing in de stallen en in magazijnen..... 16

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

F. Optuigen: opladen en aanspannen.
1e. RIJPAARDEN ... 19
a. Opdekenen ... 19
b. Opzadelen ... 19
c. Oppakken ... 20
d. Optoomen ... 20

2e. DRAAGPAARDEN ... 22
a. Optuigen ... 22
b. Optoomen ... 23
c. Opladen ... 23

3e. B. H. TREKPAARDEN ... 25
a. Optuigen ... 25
b. Optoomen ... 26
c. Aanspannen ... 26

4e. V, H. TREKPAARDEN ... 26
a. Optuigen ... 26
b. Optoomen ... 26
c. Aanspannen ... 26

5e. VOORSPANNEN ... 27
a. Optuigen ... 27
b. Optoomen ... 27
c. Aanspannen ... 27

6e. OPLADEN VAN VOERTUIGEN ... 27

G. AFTUIGEN, AFLADEN EN AFSPANNEN ... 28

HOOFDSTUK III. ONDERHOUD VAN HET MATERIEEL.

A. VOERTUIGEN EN VERVOERMIDDELEN ... 29
1e. Gebruik van oliën en vetten ... 29
2e. Het gewoon onderhoud ... 29
3e. Berging der voertuigen en vervoermiddelen ... 31
4e. Verven van het materieel ... 31
5e. Merken van het materieel ... 33

B. PAARDETUIGEN ... 35
1e Onderhoud van in gebruik zijnde paardetuigen ... 35
2e. Onderhoud van in magazijnen opgelegde id ... 38
3e. Berging van paardetuigen voor de troepentreinen ... 37
4e. Merken van tuigdeelen ... 37

C. BEHEER VAN HET MATERIEEL ... 41
1e. Verantwoording van het materieel ... 41
2e. Werkkring van den officier belast met het materieel bij een treinafdeeling en van den parkmeester ... 44
3e. Werkkring van den officier belast met het toezicht op het materieel van de troepentreinen in het garnizoen ... 46
4e. Inspectie over het materieel ... 47

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

INVENTARIS VAN DE PLATEN BEHOORENDE BIJ DIT HANDBOEK EN HET V. D. Tr. Tr.

Plaat 1. De hoofdstellen
„ 2. Zadel Artillerie No. 1.
„ 3. Zadel Artillerie No. 1 (vervolg).
„ 4. Diverse tuigdeelen.
„ 5. Het B. H. trektuig.
„ 6. Het V. H. trektuig.
„ 7. Het draagtuig.
„ 8. Draagmiddelen.
„ 9. Het opgezadelde rijpaard.
„ 10. Het opgetuigde draagpaard.
„ 11. Het opgeladen draagpaard.
„ 12. Het opgetuigde trekpaard.
„ 13. Treinkar (bespannen met één paard).
„ 14 Treinkar (bespannen met 2 paarden).
„ 15. Treingrobak (onbespannen).
„ 16. Dekkleed treinkar; grobaktouw.
„ 17. Keukenwagen (bespannen). Het geleiden van een driespan.
„ 18. De filterwagen (bespannen).
„ 19. Het geleiden van twee draagpaarden naast elkaar.
„ 20. Het geleiden van twee draagpaarden voor elkaar.
„ 21. Het geleiden van een tweespan naast elkaar.
„ 22. Het geleiden van een tweespan voor elkaar.
„ 23. Treinkar beladen met 300 K G. padi (voor dat het dekkleed is aangebracht).
„ 24 De smidskar.

Bijlage A. Voorschrift tot het bepakken van een treinkar met 300 K.G. padi..... 49

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Voorschrift omtrent de kennis van dit Handboek.

Het kader van den Trein moet den inhoud van dit handboek kunnen onderwijzen en de benamingen van voertuigen, draagmiddelen en tuigdeelen en het gebruik daarvan grondig kennen.

Woordelijke kennis mag niet worden geëischt.

Gegradueerden, die in de termen vallen om tot p a r k m e e s t e r te worden opgeleid, ontvangen door de zorg van den betrokken compagnies- of detachements-commandant eene bijzondere opleiding, waarbij hun geleerd wordt de benamingen van het materieel van den trein in den I. I. op te zoeken en waarbij zij bekend worden gemaakt met de voorschriften en de modellen betreffende het beheer van het materieel der artillerie, voor zoover deze op den dienst van parkmeester betrekking hebben.

PERPUSTAKAAN NASIONAL

HOOFDSTUK I.

Voertuigen en vervoermiddelen.

A. VOERTUIGEN.

1. De treinkar.

De inrichting en de benaming der voornaamste onderdeelen van de treinkar blijken uit plaat 13.

Bij de treinkarren van oudere constructie zijn de T.-ijzers van het raam smaller dan bij de karren van nieuweren aanmaak.

Bij elke treinkar behoort een dekkleed voor treinkarren, terwijl bij die treinkarren, waarbij de inhoud door den aard der verpakking beschadigd kan worden door de IJ.-bovenstellen, draagmanden worden medegevoerd; zie tevens ad C. van dit hoofdstuk.

De treinkar wordt bespannen met een of twee treinpaarden, aan de hand geleid.

2. De keukenwagen.

De inrichting en de benaming der voornaamste onderdeelen van den keukenwagen blijken uit plaat 17.

Er bestaan nog keukenwagens van ouder en eenigszins afwijkend model waarbij o. a. de raden van lichter maaksel zijn.

De keukenwagen wordt bespannen met drie treinpaarden, aan de hand geleid.

3. De filterwagen.

De inrichting en de benaming der voornaamste onderdeelen van den filterwagen blijken uit plaat 18.

Er bestaan nog filterwagens van ouder en eenigszins afwijkend model waarbij o. a. de raden van lichter maaksel zijn.

De filterwagen wordt bespannen met drie treinpaarden, aan de hand geleid.

4. De treingrobak.

De inrichting en de benaming der voornaamste onderdeelen van de treingrobak blijken uit plaat 15.

Verschillende grobaks, betrokken uit de particuliere nijverheid, vertoonen eenige afwijkingen in bouw.

Bij elke treingrobak behoort een dekkleed voor grobaks; zie tevens ad. C. van dit hoofdstuk.

De treingrobak wordt bespannen met een of twee treinpaarden, aan de hand geleid.

5. De veldbakoven.

De rijdende veldbakoven is een tweeradig voertuig, waarvan de raden overeenkomen met die van het kanon van 7 cM. K. A.

Op de as rust het ovenlichaam, waar omheen een losse ijzeren mantel is aangebracht.

De ovenmond bevindt zich aan den vóórkant; aan de tegenover gestelde zijde de schoorsteenpijp.

Onder het ovenlichaam bevinden zich zoowel aan de voor- als de achterzijde steunijzers, die aan een haak, onder den wagen aangebracht, kunnen worden opgehangen.

De lamoenboomen zijn dezelfde als die van de treinkarren, terwijl er gelegenheid is voor het aanbrengen van een rechter trekknuppel.

De veldbakoven wordt bespannen met twee treinpaarden, aan de hand geleid.

6. De verbandwagen.

De verbandwagen is een vierradig voertuig en bestaat uit een achter- en een voorstel.

Het achterstel wordt gevormd door twee berrieboomen waaraan een onderbak met verbindingsrichel.

Op dit stel rust een bak met kap, bekleed met wit geverfd zeildoek, aan de voorzijde voorzien van een schulp en ter weerszijden van een naar buiten openslaand glasraam; aan de achterzijde is een deur, waarin een ventilatieraam, een ventilatieschuif, en boven die deur twee tuimelraampjes.

Buiten aan de kap zijn van voren aangebracht twee ijzeren

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

handgrepen alsmede een draagijzer voor de lantaarn en van achteren messingen kokers, waarin de nationale en de roode kruisvlag bevestigd worden.

De onderdak heeft passanten tot bevestiging van pioniergereedschappen en twee haken voor zeildoeksche wateremmers; de voorzijde van de zitting is voorzien van krammen tot bevestiging van den reserve trekknuppel.

Ter weerszijden is op de kap een rood kruis op een wit veld geschilderd.

Het voorstel is samengesteld uit een ijzeren as met twee raden.

Het achterstel rust met het pinkussen op het voorstel en is hiermede verbonden door een draaipin.

De verbandwagen wordt bespannen met zes Australische paarden, ongeveer opgetuigd als de onbereden trekpaarden van de veldartillerie en aan de hand geleid.

7. De voertuigen der telegraafafdeelingen.

Benaming der voertuigen.	Benaming der onderdeelen, waarbij de voertuigen zijn ingedeeld.	Aantal voertuigen.	Aantal paarden per voertuig.		Aantal geleders.	Aanduiding betreffende de tuigen.
			Inheemsche.	Uitheemsche.		
Stationskar	Zware telegraafbrigades	3	3	—	2	Trektuigen ongeveer als bij de keukenwagens doch de paarden worden van den bok gereden.
Kabelkar		3	3	—	2	
Motorkar	Radio telegraafbrigade (S. M. 1909).	1	3	—	2	
Apparatenkar		1	3	—	2	
Voorraadkar		1	3	—	2	
Stationskar	Lichte telegraafbrigade.	1	3	—	2	
Kabelkar		1	3	—	2	
Motorkar	Radio telegraafbrigade (S. M. 1912).	1	—	3	1	Trektuigen ongeveer als bij de Veld-Artillerie, doch de paarden worden van den bok gereden.
Apparatenkar		1	—	3	8	
Mastkar		1	—	3	1	
Voorraadkar		1	—	3	1	
1 telefoonkar	Telefoonbrigade.	1	2	—	1	Als bij den Trein.
	Verder bestaat er:					
	één lichte telegraaf brigade op draagpaarden.	—	8	—	6	Als bij den Trein.
	en een telefoonbrigade op draagpaarden.	—	3	—	2	

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

7a. De smidskar.

B. DRAAGMIDDELEN.

8. De draagmanden.

Er zijn kleine en groote draagmanden; de kleine draagmanden worden uitsluitend gebruikt bij de gevechtstreinen der Infanterie; de groote draagmanden dienen bij de overige treinafdeelingen, waarbij draagpaarden zijn ingedeeld, uitgezonderd de geneeskundige sectiën, waarvoor draagmanden van eenigszins afwijkend en grooter model bestaan.

Zoowel de draagmanden G. als de draagmanden K. worden vervaardigd bij het Blindeninstituut te Bandoeng; eventueele herstellingen geschieden bij den troep, terwijl de benoodigde materialen daartoe ontvangen worden uit de Magazijnen van Oorlog.

a. De draagmanden G. (Zie plaat 8).

De draagmanden G. zijn rechthoekige rotan-manden, aan den achterwand voorzien van 2 ijzeren draagoogen waarmede zij aan de draagkussens worden opgehangen.

b. De draagmanden K. (Zie plaat 8).

Deze zijn van kleinere afmetingen dan de draagmanden G. doch komen overigens daarmede overeen.

9. Bij elk stel draagmanden behoort een dekkleed ter bescherming van de draagmanden met inhoud, van het draagkussen en van eventueele bovenlasten.

Het dekkleed voor draagmanden G. is vervaardigd van zwart of groen waterdicht doek en bestaat uit een bovenstuk met twee rondgaande zijstukken, waarmede

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

het de beide draagmanden omvatten kan. Het middendeel van het dekkleed beschermt het draagkussen.

In het midden van het bovenstuk zijn aan vóór- en achterrand twee riempjes aangebracht om het dekkleed aan de lussen van het draagkussen te verbinden.

De sjorlijnen van het draagkussen worden zijwaarts om de manden en het dekkleed geslagen.

Het gemerkte zijstuk moet steeds links van het paard komen.

Het dekkleed voor draagmanden K. komt behoudens de afmetingen geheel overeen met dat voor draagmanden G. (Zie plaat 8).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

C. UITRUSTING VAN TREINVO

ARTIKELEN.	Uitrusting no. 1 voor Treinkarren. Afkorting: T. K. 1. (1)	Uitrusting no. 2 voor Treinkarren. Afkorting: T. K. 2. (1)	Uitrusting no. 1 voor Treingrobaks Afkorting: T. G. 1. (1)	Uitrusting no. 2 voor Treingrobaks Afkorting: T. G. 2. (1)
Asschijven voor treingrobaks	—	—	1	—
Bepakkingslijsten (2) in bus	1	—	1	—
Buigtangen Platte No. 2	—	1	—	—
Dekkleeden voor treingrobaks, voor treinkarren of voor draagmanden G. of K.	1	—	1	—
Draadnagels IJ. No. 10	—	—	—	¼ K.G.
Draagmanden G. of K.	—	—	—	—
Drinkemmers	1	—	1	—
Handbijlen	—	2	—	2
Kapmessen met scheeden en schoenen	—	2 (8)	—	—
Klauwhamers	—	1	—	1
Kniptangen No. 2	—	1	—	—
Krijt- wit ongemalen	—	½ K.G.	—	½ K.G.
Longes voor treinpaarden	—	4	—	4
Lunzen voor treingrobaks	—	—	1	—
Lunzen voor treinkarren	1	—	—	—
Manillatouw D. i. O. 0.035 (Meter)	5	—	5	—
Mondzakken (3). bepakt met poetsgereedschap enz	1	—	1	—
Mondzakken (4) voor noodrations fourage	1	—	1	—
Oliekannen No. 3 met 0.7 L. machineolie	1	—	—	—
Ophoudreepen	—	1	—	1
Opsluitpinnen voor lamoenboomen voor treinkarren met ketting	1	—	—	—
Patjols	—	2 (5)	—	2 (5)
Poetslappen	¼ K.G.	—	¼ K.G.	—
Rem- en trektouwen	2	—	2	—
Rijwiellantaarns met ¼ KG. stearinekaarsen en 1 doosje lucifers	1	—	1	—
Schroefsleutels Engelsche No. 2	—	1	—	1
Smeer- en zeepdoozen No. 1 of No. 3 met 0.9 K.G. vaseline	1	—	1	—
Smeer- en zeepdoozen No. 1 of No. 3 met 0.9 K.G. wagensmeer	1	—	—	—
Smeer- en zeepdoozen No. 1 of No. 3 met ¼ K.G. zeep gele	1	—	1	—
Smeerputsen met kwast, mes en 1 K.G. wagensmeer	—	—	1	—
Staanders voor treinkarren elk met bijbehoorende moer	1	—	—	—
Trekknuppels Rt	—	2 (6)	—	2 (6)
Zak voor opberging van de uitrusting (7)	1	—	1	—

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

ERTUIGEN EN DRAAGPAARDEN.

Uitrusting voor Keukenwagens Afkorting: K. W.	Uitrusting voor Fitterwagens. Afkorting: F. W.	Uitrusting voor draagpaarden. Afkorting: D. P.	TOELICHTINGEN.
—	—	—	(1) T.K.[1] en T.G.[1] vormen de algemeene
1	1	—	uitrusting voor elke treinkar of treingrobak.
—	—	—	Behalve van deze algemeene uitrusting (uitrusting No. 1) wordt van elke acht treinkarren of treingrobaks één treinkar of treingrobak
—	—	1 p. p.	*bovendien* voorzien van een uitrusting No. 2.
—	—	—	(2) Hierin wordt de uitrusting van het
—	—	2 p. p.	voertuig vermeld.
1	1	1 p. 4 p.	(3) Bevat 2 stel reserve (fabrieks)hoefijzers
—	—	—	met bijbehoorende nagels, 2 bindriemtjes, 3
—	—	1 p. 8 p.	bivakringen, 2 fouragestrikken, 1 rosborstel, 1
—	—	—	roskam, 1 grasmes met scheede en $^1/_8$ K.G. on-
—	—	—	geteerd marlijn.
—	—	—	N.B. Bij driespannen 1 bivakring en 1 stel
—	—	1 p. 4 p.	hoefijzers enz. meer.
—	—	—	(4) Hierin worden de mede te voeren nood-
—	—	—	rations voor de bespanning (2 of 3 paarden)
—	—	—	geborgen.
			(5) Alleen bij de voertuigen van de alge-
1	1	1 p. 2 p.	meene treinen.
			(6) Behalve de trekknuppels, die volgens
1	1	1 p. 2 p.	I.I. reeds behooren tot de uitrusting van trein-
			voertuigen.
1	1	—	(7) Dit zijn eenvoudige linnen zakken, te
—	—	—	vervaardigen in de betrokken Magazijnen van
			Oorlog.
—	—	—	(8) Alleen bij voertuigen en draagpaarden
—	—	—	van de troepentreinen.
$^1/_4$ K.G.	$^1/_4$ K.G.	—	N.B. Aangezien de uitrusting No. 2 voor
2	2	—	treinkarren en id. voor treingrobaks ongeveer
			12 K.G. zwaarder zijn dan de resp. uitrustin-
—	—	—	gen No. 1 moet bij het belasten van voertui-
—	—	—	gen v. z. m. met dit meerdere gewicht reke-
			ning gehouden worden.
1	1	1 p. 16 p.	
1	1	—	
1	1	—	
—	—	—	
—	—	—	
—	—	—	
1	1	—	

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

D. TABEL VAN DE VOORNAAMSTE MATEN EN GEWICHTEN.

Maximum laadvermogen van een treinkar (1)	300	K.G.
„ „ „ „ treingrobak (1)	500	K.G.
„ belasting van een inheemsch draagpaard (2)	60	K.G.
Spoorbreedte van een treinkar	± 1.00	M.
„ „ „ treingrobak	1.34	M.
„ „ „ keukenwagen	1.1	M.
„ „ „ filterwagen	1.15	M.
Lengte van een aangespannen treinkar	3.75	M.
„ „ „ „ treingrobak	4.10	M.
„ „ „ „ keukenwagen	± 5.85	M.
„ „ „ „ filterwagen	± 6.15	M.

(1) Ongerekend de uitrusting aan gereedschappen, onderhoudsmiddelen enz.
(2) Ongerekend de draagmanden, het paardetuig enz.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

HOOFDSTUK II.

Het paardetuig.

A. ALGEMEENE BEPALINGEN.

1. Het leder heeft een nerfzijde, de gladde, en een vleeschzijde, de ruwe kant.

2. Gespen, waaraan de beugel met rol en de doorn, dienen tot verbinding van tuigdeelen.

3. Belegstukken zijn strooken leder, tot versterking en tot bevestiging van andere deelen op tuigdeelen vastgenaaid.

4. Strikriemen zijn smalle strooken leder, dienende om leder en tuigdeelen aan elkander te rijgen en te naaien.

5. Bindriemen zijn smalle reepen leder, dienende om tuigdeelen aan elkander te binden.

6. Kappen zijn tuigdeelen of uiteinden van riemen, waaraan zich als regel een gesp en een of meer passanten bevinden; de singelkappen hebben geen passanten.

7. Stooten zijn tuigdeelen of uiteinden van riemen, welke door gespen en passanten worden gestoken.
Zij hebben een of meer gespdoorngaten.

8. Passanten houden de stooten op hunne plaats.
Er zijn: passanten, schuifpassanten en losse passanten.
Passanten zijn vastgenaaid; schuifpassanten zijn langs het tuigdeel verschuifbaar, doch kunnen niet afgenomen worden; losse passanten kunnen dit wel.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

9. In het algemeen onderscheidt men aan iederen riem: kap, waaraan gesp en passant en stoot, waarin gespdoorngaten. Er zijn enkele riemen, waaraan niet al deze onderdeelen voorkomen.

B. HET PAARDETUIG BIJ DEN TREIN.

Benaming, gebruik en doel.

10. De bivakring. (Zie plaat 4).
Dient tot het vastzetten van het paard buiten het garnizoen.

11. De dekensingel N° 2. (Zie plaat 4).
Dient bij rijpaarden tot bevestiging van de sprei op den zadelbok en tot het bijeensjorren van het harnachement bij vervoer per spoor.

12. Het draagtuig. (Zie plaat 7).
Dient voor de draagpaarden tot vervoer van lasten. Bij elk draagkussen is in verantwoording een stuk Manillatouw van 1.50 Meter lengte tot eventueel vervoer van bovenlasten.

13. De fouragestrik. (Zie plaat 2).
Dient tot het fourageeren van gras, stroo of hooi, het doen van herstellingen aan tuigen en materieel enz.

14. Het hoofdstel voor rijpaarden. (Zie plaat 1).
Wordt gebruikt bij de rijpaarden.
Er bestaan nog hoofdstellen van oud model, welke bij de treinafdeelingen worden opgebruikt.

15. Het hoofdstel voor treinpaarden. (Zie plaat 1).
Wordt gebruikt bij draag- en bij trekpaarden.

16. De kaartentasch. (Zie plaat 3).
Dient tot het medevoeren van kaarten, notitieboekje met zwart potlood enz. door beredenen.

17. De karwats. (Zie plaat 4).
Dient tot het aanzetten en zoo noodig bestraffen van paarden.

PERPUSTAKAAN NASIONAL RI.
PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

18. De kleedinglap Artillerie. (Zie plaat 3).
Dient tot berging van uitrustingstukken van alle beredenen, behalve Adjudanten-Onderofficier.

19. De longe gewone. (Zie plaat 4).
Dient bij rijpaarden in verband met den bivakring tot het vastzetten van het paard buiten het garnizoen.

20. De longe voor treinpaarden. (Zie plaat 1).
Dient bij treinpaarden tot het geleiden en tevens met den bivakring tot het vastzetten van het paard buiten het garnizoen.

21. De mondzak. (Zie plaat 4).
Toelichting. 1 per rijpaardetuig en 2 per 2 trektuigen, waarvan de eene, evenals bij een rijpaardetuig, diem tot het medevoeren van het noodration paardevoer en de andere ter berging van poetsgereedschap enz
In den stal wordt de mondzak gebruikt voor berging van het poetsgereedschap.

22. De paardedeken N° 1. (Zie plaat 4).
Dient bij rijpaarden om drukking en schaving te voorkomen en het paard bij ziekte en koude te bedekken.

23. De paardedeken N° 3. (Zie plaat 7).
Bestaat uit een in de lengte doorgesneden paardedeken N° 1; dient bij draagpaarden en bij lamoenpaarden van de keuken- en filterwagens om drukking en schaving te voorkomen en het paard bij ziekte en koude te bedekken.

24. De stalhalster. (Zie plaat 4).
Dient in verband met stalketting of longe tot het vastzetten van het paard.

25. De stalketting. Zie plaat 4).
Dient in het garnizoen tot het vastzetten van het paard in den stal.

26. Het B.H. trektuig. (Zie plaat 5).
Dient voor de lamoenpaarden.
Er zijn nieuw model draagkussens met twee buikriemstooten, die onder den buik van het paard door een afzonderlijken buikriemkap worden verbonden door een buikriem.
Plaat 5 vertoont het oude model dat eerst wordt opgebruikt.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

27. Het V.H. trektuig. (Zie plaat 6).
Dient voor de rechter- of vandehandsche paarden van alle treinvoertuigen en voor voorspannen.

28. De zadel Artillerie Nr 1. (Zie plaat 2 en 3).
Wordt gebruikt bij de rijpaarden.

C. OPGAVE VAN ENKELVOUDIGE DEELEN, NOODIG VOOR DE SAMENSTELLING VOOR EEN STEL TUIGEN EN POETSGEREEDSCHAPPEN BESTEMD VOOR DE AAN HET HOOFD VAN DEZEN STAAT VERMELDE: RIJ-, DRAAG- EN TREKPAARDEN BIJ DEN TREIN.

BENAMINGEN.	Hoofdstellen.		Overige tuigdeelen.			
					Trekpaarden.	
	Rijpaarden.	Treinpaarden.	Rijpaarden.	Draagpaarden.	B. H.	V. H.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Aanslagriemen	—	—	2	—	—	—
Bakstukkappen No. 2	2	2	—	—	—	—
Bakstukkappen voor trensgebitten	1	—	—	—	—	—
Bakstukstooten voor trensgebitten	1	—	—	—	—	—
Bindriempjes (1)	—	—	2	—	—	—
Bivakringen (1)	—	—	1	—	—	—
Borstriemen voor treindraagtuigen	—	—	—	1	—	—
Borstriemen voor treintrektuigen	—	—	—	—	1	1
Broeken voor treindraagtuigen	—	—	—	1	—	—
Broeken voor treintrektuigen	—	—	—	—	1	—
Buikriemkappen	—	—	—	—	1	—
Dekensingels No. 2	—	—	1	—	—	—
Draagkettingen	—	—	—	4	—	—
Draagkussens	—	—	—	1	—	—
Draagriemen voor treintrektuigen	—	—	—	—	1	—
Draagstroppen voor treintrektuigen	—	—	—	—	2	—
Draagzadels voor treintrektuigen	—	—	—	—	1	—
Drinkemmers (1)	—	—	—	—	—	—
Fouragestrikken (1)	—	—	1	—	—	—
Frontriemen No. 2	1	1	—	—	—	—
Halsriemen voor treindraagtuigen	—	—	—	1	—	—
Halsriemen voor treintrektuigen	—	—	—	—	1	1

(1) Zie uitrusting treinkarren, treingrobaks en draagpaarden.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

BENAMINGEN.	Hoofdstellen.		Overige tuigdeelen.			
					Trekpaarden.	
	Rijpaarden.	Treinpaarden.	Rijpaarden.	Draagpaarden.	B. H.	V. H.
1.	2	3.	4.	5.	6.	7.
Hoefijzerzakjes	—	—	2	—	—	—
Kaartontasschen	—	—	1	—	—	—
Karwatsen	—	—	—	—	(2)	(2)
Keelriemkappen No. 2	1	1	—	—	—	—
Ketelriemen	—	—	1	—	—	—
Kinkettingen	1	—	—	—	—	—
Kleedinglappen Art.	—	—	1	—	—	—
Kopstukken No. 2	1	1	—	—	—	—
Kussenriemen	—	—	1	—	—	—
Kussens voor zadelbokken	—	—	1	—	—	—
Longes Gew.	1	—	—	—	—	—
Longes voor treinpaarden	—	1	—	—	—	—
Mantelriemen	—	—	3	—	—	—
Mondzakken	—	—	1	—	—	—
Neusriemen No. 2	1	—	—	—	—	—
Paardedekens No. 1	—	—	1	—	—	—
Paardedekens No. 3	—	—	—	1	—	—
Poetszakken Lk.	—	—	1	—	—	—
Poetszakken Rt.	—	—	1	—	—	—
Riemen, lang 0.20	—	—	1	—	—	—
Rosborstels	—	—	1	—	—	—
Roskammen	—	—	1	—	—	—
Singels No. 3	—	—	2	—	—	—
Singels No. 4 of 5	—	—	—	2	—	—
Sluitriemen	—	—	2	—	—	—
Staartriemen voor treindraagtuigen	—	—	—	1	—	—
Staartriemen voor treintrektuigen	—	—	—	—	1	—
Stalhalsters, kl.	1	1	—	—	—	—
Stangen No. 3	1	—	—	—	—	—
Strengen voor treintrektuigen	—	—	—	—	2	2
Stijgbeugelriemen	—	—	2	—	—	—
Stijgbeugels	—	—	2	—	—	—
Teugels stang	1	—	—	—	—	—
Teugels trens Lk.	1	—	—	—	—	—
Teugels trens Rt.	1	—	—	—	—	—
Trensgebitten voor rijpaarden	1	—	—	—	—	—
Trensgebitten voor treinpaarden No. 1 of 2	—	1	—	—	—	—
Verbindingslussen	1	1	—	—	—	—
Zadelbokken	—	—	1	—	—	—

(2) 1 per 2 trektuigen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

D. BIJZONDERE BEPALINGEN OMTRENT ENKELE TUIGDEELEN.

29. Het vouwen van de paardedeken N° 1.

De deken wordt in de lengte in tweeën gevouwen en daarna dubbel geslagen als volgt:

met het nummer 1 naar boven gedurende de 1e helft van het eerste kwartaal,

met het nummer 2 naar boven gedurende de 2e helft van het eerste kwartaal,

met het nummer 3 naar boven gedurende de 1e helft van het tweede kwartaal,

en zoo vervolgens, dus met het nummer 8 naar boven gedurende de 2e helft van het vierde kwartaal.

Het bedoelde halfkwartaalnummer moet op een duidelijk zichtbare plaats in den stal worden aangegeven.

Op deze wijze gevouwen zal de deken zooveel mogelijk gelijkmatig slijten.

Ingeval eene zijde van eenig vak zoodanig versleten is, dat zij niet meer beneden (in aanraking met den rug) kan worden gedragen, wordt op het midden van het vak en achter het overeenkomstige nummer (1 en 2; 3 en 4; 5 en 6; 7 en 8) een rood kruis gezet, ter grootte van het cijfer.

Kan b. v. zijde 1 niet meer op den rug gebruikt worden, dan een rood kruis op de zijde 1 en achter nummer 2; en omgekeerd.

Een cijfer met een rood kruis daarachter mag dus nimmer boven komen.

Het overeenkomstige nummer van de zijde, die niet meer beneden mag komen, wordt nu gesteld boven het bestaande overeenkomstige nummer van het minst versleten vak.

Kan b. v. zijde 5 niet meer in aanraking met den rug gebruikt worden en is zijde 7 de beste, dan op vak 5 en achter 6 een rood kruis en boven de 8 wordt het cijfer 6 gesteld.

Op deze wijze kan men zich door het halfkwartaalnummer bij het opgetuigde paard overtuigen, dat werkelijk een goed wollig en bruikbaar gedeelte van den deken op het paard ligt.

30. Het vouwen van de paardedeken N° 3.

De deken wordt volgens de lengte in drieën gevouwen.

Ten einde de deken zooveel mogelijk gelijkmatig te doen slijten, wordt gedurende de eerste twee-maanden, de tweede

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

twee-maanden enz. van ieder jaar respectievelijk het vak gemerkt 1. 2 enz. op den paardenrug gelegd.

Ingeval eenig vak zoodanig is versleten dat het niet meer in aanraking met den rug mag worden gebruikt, bepaalt de compagnies- of detachementscommandant welk ander vak gebruikt moet worden.

31. Het rollen van den fouragestrik en van den bivakring.

De fouragestrik.

Men trekt het einde twee malen door den ring en maakt een lus van ongeveer 4 d.M. lengte, omwikkelt de aldus gevormde vier einden met het overblijvende gedeelte van het touw, aan den ring beginnende, haalt het einde van den strik door de gevormde lus, daarbij zorgende dit einde lang genoeg te nemen om het met een slag om den ring te kunnen knoopen.

De bivakring.

Het rollen van den bivakring geschiedt op dezelfde manier met dit onderscheid, dat het einde slechts een maal door den ring wordt gehaald en dat een lus van ongeveer eene handbreedte wordt gevormd.

Het einde wordt niet aan den ring geknoopt.

32. Bevestiging van de longe gew., de kaartentasch, den opgerolden fouragestrik, den opgerolden bivakring en de hoefijzerzakjes bij rijpaardetuigen.

De longe gewone wordt wanneer in veldtenue wordt uitgerukt bevestigd aan den stalhalster en met het losse einde vastgemaakt links langs den hals, aan den kussenriem, het overschietende einde met eenige halve slagen aan het voorste gedeelte bevestigd.

De kaartentasch wordt aan de rechterzijde van den zadel bevestigd; de riemen met knoopsluiting aan den LJ.-ring en door de sleuf in het zweetblad.

De opgerolde fouragestrik en de opgerolde bivakring worden met een door de ringen gestoken riem l. 0.20 verbonden aan den halfronden ring achter op de Lk.-steeg.

De hoefijzerzakjes worden links en rechts aan de halfronde ringen op de stegen gehangen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

33. Bepakking van den kleedinglap-Artillerie (1).

De lap wordt uitgespreid en daarop worden, na tevoren te zijn verpakt in een stuk imitatieleder (lang 2 M., breed 0.75 M.) evenwijdig aan een der zijden gelegd: een stel bovenkleeding (jas en pantalon van de veldtenue) 1 onderbroek, 1 veldklamboe, 1 kabaai en 1 blauw gestreepte broek (alleen voor Europeanen, 1 werkbroek voor Inlanders), het noodration in een grijsgroen zakje; daarna worden de twee zijden loodrecht op bovengenoemde zijde, over 1 d.M. naar binnen omgeslagen.

Vervolgens wordt de lap opgerold.

34. Bepakking van de poetszakken.

Linker.	Rechter.
het poetsgereedschap	1 paar sokken
naaigereedschap	1 tricot hemd.
c. q. 1 schaar	1 handdoek
1 fl. buikband	1 haarkam
2 bindriempjes.	2 paar schoenveters
	zeep
	1 mes, lepel en vork.

35. Bepakking van den mondzak.

De bepakking van mondzakken is verschillend; zie hiervoor hoofdstuk I ad. C.

E. INDEELING DER PAARDETUIGEN BIJ DEN TREIN IN VREDESTIJD EN PLAATSING IN DE STALLEN EN IN DE MAGAZIJNEN.

36. In de betrekkelijke uitrustingstaten is voor elke treincompagnie en voor elk -detachement vastgesteld welke tuigen in vredestijd daarbij zijn ingedeeld.

---

(1) De grijsgroene pet wordt niet bij oefeningen in vredestijd medegenomen. Is het bij meerdaagsche oefeningen e. d. noodig de kwartiermuts mede te voeren, dan regelt de compagnies- c. q. detachementscommandant de vervoerwijze zoodanig, dat dit kleedingstuk niet wordt beschadigd.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

De betrokken compagnies- of detachementscommandant bepaalt, in verband met de sterkte aan paarden en de daarvan te vorderen diensten, welke harnachementen in gebruik worden genomen en welke in de magazijnen van de compagnie of het detachement worden opgeborgen.

De compagnies- of detachementscommandant bepaalt tevens de volgorde waarin de paarden in de stallen worden geplaatst; verandering van standplaats der paarden zal zooveel mogelijk worden vermeden om verspreiding van besmettelijke ziekten tegen te gaan.

In den stal wordt het rechts en links bepaald door den stand van den man front makende naar de ruiven.

Achter elk paard zijn aan een latierboom, aan een verticalen staander of tegen den muur twee horizontale pennen aangebracht tot het ophangen van het voor dit paard benoodigde tuig en poetsgereedschap, benevens twee spijkers onderscheidenlijk bestemd tot het ophangen van den ooglap (wit goed) en van den neuslap (van gestreept of geruit goed).

De gaba-mandjes mogen niet aan spijkers worden opgehangen; zij worden bewaard op een door den compagnies- of detachementscommandant aan te geven plaats, bijv. in of naast de grashokken.

37. De in de stallen aanwezige rijpaardetuigen worden achter het paard waarbij zij zijn ingedeeld, de overige paardetuigen in de volgorde als door den compagnies- of detachementscommandant bepaald, als volgt opgehangen:

a. Rijpaardetuigen.

Op de bovenste pen:

De zadel, voorzien van de poetszakken (gevuld met stroo), den opgerolden fouragestrik, en de kaartentasch. De voorboom tegen den paal of tegen den muur; de stijgbeugels omhoog geschoven tot het voetstuk gelijk is met den onderkant der zweetbladen, de stijgbeugelriemen door de beugels gestoken tegen het zweetblad, de passanten tegen de stijgbeugels: de singels rechts bevestigd en links gegespt in het laagste gat van den voorsten singelstoot.

De deken N° 1 wordt, gevouwen overeenkomstig Hoofstuk II punt 29, over den zadel gelegd, de rugzijde boven.

Aan de onderste pen:

Het hoofdstel met het kopstuk, — de frontriem naar achteren —, de teugels (de trensteugels aaneen gegespt), met de gespen buitenwaarts gekeerd, binnen neus- en keelriem,

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

langs de Rt. zijde naar boven en onder het kopstuk gebracht, de schuifpassant van den stangteugel tot aan de pin aangeschoven, de uiteinden der teugels links afhangende, de keelriemkap aan de beide zijden vastgegespt, het trensgebit wordt over het mondstuk van de stang geplaatst, de kinketting plat gedraaid en zoo kort mogelijk om het trensgebit ingehaakt.

De mondzak voorzien van poetsgereedschap.

De bivakring en de longe gewone, beide niet opgeschoten.

De dekensingel met den passant binnenwaarts dubbel gevouwen, de stoot door den passant gestoken, en de gesp naar rechts.

b. Draagtuigen.

Op de bovenste pen:

Het draagkussen, waaraan broek, staartriem en borstriem bevestigd blijven zooals zij van het paard afgenomen waren met den voorkant tegen den paal of tegen den muur; de singels rechts bevestigd en links gegespt in het laagste gat van den voorsten singelstoot, de lange sjorlijnen opgeschoten.

De borstriem en de halsriem blijven rechts aan het draagkussen bevestigd en hangen verder los af.

De broek met staartriem blijft bevestigd aan het draagkussen; de kettingen blijven ingehaakt aan de draaghaken.

De deken N° 3 wordt, gevouwen overeenkomstig Hoofdstuk II punt 29, midden over het draagkussen gelegd, de rugzijde boven.

Het dekkleed, met de zijstukken naar binnen geslagen, eenmaal dubbel gevouwen, op de deken N° 3.

Aan de onderste pen:

Het hoofdstel met het kopstuk, de frontriem naar achteren, de longe tusschen de trensringen doorgetrokken totdat de knevel tegen den trensring stuit en dubbel genomen langs de Rt. zijde omhoog gebracht, over het kopstuk gelegd, het einde links en met de overschietende lus aan de pen opgehangen.

De mondzak, voorzien van poetsgereedschap.

De bivakring niet opgeschoten.

c. B. H. trektuigen.

Op de bovenste pen:

Het draagzadel met den voorkant tegen den paal of den

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

muur; de draagriem bevestigd in het laatste gat van den stoot; de buikriemkap, welke aan de Rt. zijde bevestigd blijft, met den Lk. kap bevestigd in het laatste gat van den Lk. draagzadelstoot.

De broek, met staartriem en kettingen bevestigd blijvende aan het draagzadel, met het midden van de broek op de pen.

De borstriem, met het midden op de pen, de halsriem rechts afhangende.

De strengen gehaakt blijvende in den borstriem met het midden op de pen en evenals de eindstrengen los afhangende.

Op de onderste pen:

Als bij draagtuigen.

38. De overige tuigen worden opgehangen in het tuigenmagazijn; de wijze van ophangen wordt geregeld in verband met de inrichting der magazijnen.

Om de 3 maanden worden de tuigen uit den stal zoo mogelijk tegen die uit het magazijn verwisseld, zoodat zij alle nu en dan in gebruik worden genomen.

F. OPTUIGEN, OPLADEN EN AANSPANNEN.

1e. Rijpaarden. (Zie plaat 9).

a. Opdekenen.

39. Men legt de deken met den gesloten kant naar voren en het halfkwartaalnummer naar boven en naar achteren gekeerd midden op den rug van het dier, zorgende, dat de deken aan beide zijden gelijk afhangt. Vooraf moet de deken eenige malen van voren naar achteren over den rug van het dier gestreken worden, opdat de haren glad liggen (1).

b. Opzadelen.

40. Men legt de stijgbeugels en de aan de Rt. zijde losgemaakte singels over het kussen, neemt den zadel van de pen, gaat rechts van het paard, legt den zadel op den rug, drukt de deken goed in de kamer en laat de singels afvallen.

---

(1) Bij het rijden op deken wordt deze vervolgens met den dekensingel, die midden over de deken wordt gelegd, — het kapeinde rechts afhangende en links van het dier aangegespt — bevestigd, waaabij men zorgt, dat de gesp zooveel doenlijk midden onder den buik van het dier geplaatst zij.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Daarna gaat men links van het paard, verzekert zich van de goede ligging van den zadel en gespt de singels, beginnende met den voorsten, eerst los en daarna vaster aan.

Het paard is goed opgezadeld wanneer (het paard in evenwicht staande):

1°. de deken goed gevouwen, glad, midden op den rug ligt en goed in de kamer is gedrukt;

2°. de zadel zich midden op de deken bevindt en de stegen de beweging der schouders niet belemmeren, noch te veel op de lenden drukken;

3°. de singels rechtstandig ± 2 à 3 d.M. achter het ellebooggbeen komen, zoo lang zijn, dat de gespen op de deken komen en er minstens 3 gaten overschieten; er mogen geen haren tusschen de singels zichtbaar zijn;

4°. alle onderdeelen van den zadel behoorlijk zijn bevestigd en het paard noch ruiter kunnen schaven;

5°. het kussen glad op den wolf ligt.

c. Oppakken. (Veldtenue).

41. Men plaatst de sprei, gevouwen op de afmetingen van het zadelkussen, onder het kussen, zoodat zij aan weerszijden gelijk afhangt, en bevestigt ze door middel van den dekensingel aan den zadelbok, het kapeinde rechts, de gesp midden onder den buik van het paard.

Alvorens op te zadelen wordt de opgerolde bivakring bevestigd en worden de poetszakken bepakt, de schoenen voor tegen Rt. en Lk. poetszak geplaatst en de sluitriemen aangehaald, de eetketel met naar buiten gekeerd deksel terzijde en tegen den Lk. poetszak geplaatst, de stoot van den ketelriem door de naar achter gekeerde passanten op den eetketel, boven over den sluitriem achter den poetszak heen en door de andere passanten van den eetketel gestoken en aan het kopeinde vastgegespt. Het overschietende einde wordt door den passant gestoken.

Daarna wordt de middelste mantelriem, met den lossen passant tot tegen den gesp aangeschoven, van voren naar achteren de nerfzijde naar beneden, door het vierkante gat van den lepel gestoken, van onderen naar boven om het IJ. staafje geslagen, verder van achteren naar voren door het vierkante gat van den lepel en daarna door den lossen passant gebracht.

Men neemt vervolgens den bepakten kleedinglap, plaatst dezen met het midden op den achterboom, met de open zijde

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

van den rol naar beneden en naar achteren; plaatst den mondzak, waarin 1 K.G. gaba en die zoodanig is opgerold, in de richting van de opening naar den bodem, dat de gaba gelijkelijk verdeeld is, terwijl de riemen in den zak zijn gedaan, voor tegen het midden van den kleedinglap en gespt den middelste mantelriem stevig vast, de gesp bovenop. Daarna wordt de kleedinglap achterover gehaald, zoodanig, dat de open zijde naar den zadel gekeerd komt. Vervolgens worden de stooteinden der beide mantelriemen van voren naar achteren door de halfronde ringen op de stegen, daarna door de losse passanten gebracht, op gelijke afstanden van de randen om den kleedinglap gehaald en met de gespen bovenop stevig vastgegespt.

Ten slotte wordt de longe-gewone bevestigd.

d. Optoomen.

42. Men neemt het hoofdstel, maakt de Lk. keelriemkap los en ook den kinketting aan de Lk. zijde, gaat links van het paard, maakt den stalhalster los, gespt hem aan de ruif, legt de teugels over den hals van het paard, opent diens mond, plaatst het mondstuk van den stang en het trensgebit daarin, brengt het kopstuk over de ooren, zorgt, dat de maantop niet onder den frontriem komt, gespt de keelriemkap los aan, waarna de kinketting op zijn plat en naar de Rt. zijde gedraaid onder langs het trensgebit wordt ingehaakt.

Daarna wordt, zoolang het paard den stal niet behoeft te verlaten, de trensteugel vastgemaakt aan de stang waaraan de stalketting bevestigd is.

Bij uitrukken in veldtenue wordt opgetoomd over den stalhalster, nadat deze is losgemaakt van den stalketting.

De stalhalster wordt dan met het korte stooteinde van de verbindingslus bevestigd boven aan het kopstuk van het hoofdstel.

Het paard is goed opgetoomd, wanneer:

1e. het hoofdstel overal goed past, de ooren niet gekneld worden, de bovengespen achter onder de slaapbeenderen liggen en keelriemkap en neusriem op maat zijn gegespt;

2e. het mondstuk der stang — dat zoo lang moet zijn, dat het niet buiten den mond zichtbaar is, en dat de lippen niet door de scharen worden gekneld — 1 c.M. boven de beneden haaktanden ligt;

3e. de kinketting zoodanig onder het gebit is ingehaakt, dat aan beide zijden van de stang zooveel mogelijk een gelijk

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

aantal schakels afhangt en dat zooveel speling bestaat, dat wanneer de stangteugels worden aangehouden, de richtingen van scharen en teugels loodrecht op elkaar staan;

4°. het trensgebit zich boven het mondstuk der stang bevindt, de mondhoeken van het paard niet opgetrokken worden en de ringen ter weerszijden evenver buiten den mond komen.

2°. Draagpaarden.

a. Optuigen.

43. Men legt den deken N° 3 met het voorgeschreven vakgedeelte (Zie hoofdstuk II punt 30) op den rug van het paard met de vouwen naar voren en naar achteren, zorgende dat de deken aan beide zijden gelijk afhangt. Vooraf moet de deken eenige malen van voren naar achteren over den rug van het dier gestreken worden, opdat de haren glad liggen.

Na de aan de Lk. zijde losgemaakte singels over het draagkussen te hebben gelegd, neemt men het draagkussen van de pen, gaat rechts van het paard, legt het draagkussen zacht op den rug en laat de singels afhangen.

Daarna gaat men links van het paard, verzekert zich van de goede ligging van het draagkussen en gespt de singels, beginnende met den voorsten, los aan; daarna drukt men vóór en achter den deken goed in de holte van het draagkussen en haalt de ondereinden van het draagkussen een voor een goed uitwaarts. Vervolgens singelt men, te beginnen met den voorsten singel, vast aan. Daarna worden broek en staartriem aangebracht, waarbij men zorgt, dat geen haren tusschen staartwortel en de wrong van den staartriem komen.

Ten slotte worden borstriem en halsriem bevestigd waarna de 4 draagkettingen met den schaaflap buitenwaarts eerst met het singeluiteinde en daarna met de middelste schakel in de draaghaken worden gehaakt.

Het draagpaard is goed opgetuigd, wanneer:

1°. de deken goed gevouwen, glad, midden op den rug ligt, en goed in de holte is gedrukt;

2°. het draagkussen midden op de deken ligt, zóó dat de voorste singel 1 à 2 handbreedten achter het elleboogbeen van het paard komt, het kussen overal op de deken draagt en de draaghaken links en rechts even hoog komen;

3°. de singels beide ongeveer rechtstandig zijn en zóó lang

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

dat de gespen niet het lichaam raken en bij voorkeur juist onder of anders op het draagkussen komen, de achterste singel goed sluitend, de voorste zoo strak mogelijk aangehaald;

4°. tusschen staartriem en kruis eene speling bestaat van eene staande vuist;

5°. de broek links en rechts op gelijke hoogte hangt met den bovenkant hoogstens een handbreedte onder het zitbeen en de broekstooten zóó aangehaald zijn dat zij bijna gespannen zijn;

6°. de borstriem links en rechts op gelijke hoogte hangt met den onderkant ter hoogte van den boeg van het paard en de borstriemstooten flauw gespannen zijn.

b. Optoomen.

44. Men neemt het hoofdstel, maakt de Lk. keelriemkap los, gaat links van het paard, maakt den stalhalster los en gespt hem aan de ruif, opent den mond van het paard en plaatst het trensgebit daarin, brengt het kopstuk over de ooren, zorgt dat de maantop niet onder den frontriem komt en gespt de keelriemkap los aan.

Daarna wordt, zoolang het paard den stal niet behoeft te verlaten, de longe vastgemaakt aan de stang waaraan de stalketting bevestigd is.

Bij het uitrukken in veldtenue, wordt opgetoomd over den stalhalster, nadat deze is losgemaakt van den stalketting.

De stalhalster wordt dan met het korte stooteinde van de verbindingslus bevestigd boven aan het kopstuk van het hoofdstel.

Het draagpaard is goed opgetoomd, wanneer:

1°. het hoofdstel overal goed past, de ooren niet bekneld worden en bij den keelriem twee à drie vingerbreedten speelruimte bestaat;

2°. de bakstukkappen zoodanig zijn aangegespt dat het trensgebit links en rechts even hoog hangt, de mondhoeken van het paard niet opgetrokken worden en de ringen ter weerszijden evenver buiten den mond komen.

c. Opladen.

45. Alvorens de draagmanden te bepakken wordt de verpakking der lasten nagezien en zoo mogelijk in orde gebracht.

De beide draagmanden moeten even zwaar bepakt zijn; om hieraan te kunnen voldoen, zal het somtijds noodig zijn,

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

een gedeelte van den last tusschen de manden bovenop het draagkussen te leggen als „bovenlast".

De lasten in draagmanden moeten met stroo, alang-alang enz. behoorlijk worden vastgezet om drukkingen der paarden te voorkomen.

Bij het opladen zijn de geleiders elkander twee aan twee behulpzaam.

De paarden worden daartoe op voldoende onderlinge afstanden met de longes aan een of ander voorwerp vastgebonden, de draagkettingen en de sjorlijnen los afhangende.

Vervolgens worden de draagmanden opgehangen (bij elk paard g e l i j k t i j d i g inhaken), de draagkettingen er om heen geslagen en zoo kort mogelijk ingehaakt, waarbij de schaaflap tegen den binnen-onderkant van den mand moet komen.

Daarna wordt de mogelijke bovenlast midden op het draagkussen gelegd en met het daarvoor bestemde Manillatouw van 1.50 M. lengte met de 2 riempjes aan de lussen van het draagkussen stevig vastgebonden, vervolgens het dekkleed opgelegd en bevestigd en de sjorlijnen van het kussen om dekkleed en zijlast geslagen.

Indien in veldtenue wordt uitgerukt worden de b e p a k t e mondzakken medegevoerd en worden deze, na bepakt te zijn volgens hoofdstuk I ad. C. en bovendien met een stel reserveijzers, dichtgebonden met een bindriempje, vóór het aanbrengen van het dekkleed, gelegd tusschen de twee lasten of op een der lasten en op het draagkussen bevestigd.

De karabijndragende geleiders van een koppel draagpaarden vervoeren veldzak en eetketel als bovenlast a f w i s s e l e n d op een hunner draagpaarden. (Bij het geleiden van één draagpaard voortdurend op dat paard).

Bij vervoer zonder draagmanden worden de kettingen eveneens zoo kort mogelijk in de draaghaken gehaakt, terwijl zoo noodig met het tot de uitrusting behoorende touw wordt gezorgd, dat de last niet uit kan schieten. De lasten worden met de dekkleeden toegedekt, en de manden op een der voertuigen medegevoerd.

N. B. Aangezien bij de geneeskundige sectiën draagmanden van grootere afmetingen in gebruik zijn (zie hoofdstuk I punt 8) is het hierbij niet mogelijk de draagkettingen in de draaghaken te haken, zoo dat hier de draagkettingen van weerszijden over den last heen, in elkaar behooren te worden gehaakt.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3e. B. H. trekpaarden.

a. Optuigen.

46. Alleen bij de B.H. paarden van de keuken- en filterwagens worden de dekens op het paard gelegd en wel op dezelfde wijze als bij draagpaarden.

De trektuigen bevinden zich in den volgenden toestand: de draagriem en de Lk. buikriemkap losgegespt, de staartriem met den draagzadelstoot aan het draagzadeltje bevestigd en de broek met de ophoudkappen gegespt aan den broekophouder; de strengen, waarin een verkortingslus, zijn aan den borstriem gehaakt, de eindstrengen hangen los af terwijl de halsriem met den Rt. stoot aan de Rt. ophoudkap van den borstriem is bevestigd.

Men gespt den draagriem en de Lk. buikriemkap los, neemt het draagzadel met broek en staartriem van de pen, gaat links van het paard, legt het draagzadel op den rug en den staartriem op het kruis van het paard, en steekt den staart door de wrong, zorgende, dat geen haren tusschen wortel en wrong komen. Daarna gespt men den Lk. draagzadelstoot zoodanig vast, dat, de staartriem een weinig gestrekt zijnde, het draagzadel met den voorkant bijna tegen de schoft van het paard komt; gespt het Lk. einde van de buikriemkap en daarna den draagriem vast, waarbij de buikriemkap om den buik van het paard sluit en de draagriem een speling van ongeveer twee vingerbreedten dient te hebben.

Vervolgens bevestigt men de broek en steekt, alvorens den draagzadelstoot door den achtersten passant van den staartriem te steken, dien door een der uiterste schakels van de kettingen van de broek.

Voorts neemt men den borstriem, gaat links van het paard, gespt den lossen Lk. stoot van den halsriem, na dezen over den hals van het paard te hebben gelegd, in den Lk. ophoudkap van den borstriem, haakt de eindstrengen in den halfronden ring van den halsriem en legt de strengen binnen den draagriem over den rug van het paard.

Het paard is goed opgetuigd indien:

1e. c. q. de deken goed gevouwen, glad, midden op den rug ligt;

2e. het draagkussentje bijna tegen den schoft van het paard komt, de staartriem licht gestrekt zijnde; bij het gebruik van N. M. buikriemen moet de buikriem stevig onder den buik worden aangehaald;

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

3°. de borstriem links en rechts op gelijke hoogte hangt met den onderkant ter hoogte van den boeg;
4°. de broek links en rechts op gelijke hoogte hangt met den bovenkant ongeveer een handbreedte onder het zitbeen.

b. Optoomen.

47. Zooals bij draagpaarden is voorgeschreven.

c. Aanspannen.

48. Vóór het aanspannen worden keukenwagens, filterwagens en treingrobaks op steunstokken geplaatst; de lamoenboomen van de treinkarren rusten op den grond.

Het lamoenpaard wordt recht voor de lamoenboomen geplaatst en voor zooveel noodig teruggezet, de lamoenboomen opgelicht en in de draagstroppen gestoken, de ringen der strengen (nadat de laatste zoo noodig door een knoop of lus zijn ingekort, zie beneden) in de trekhaken te beginnen met de rechter streng en de kettingen van de broek in de daarvoor bestemde haken geslagen.

Bij het inhaken der strengen mag het touw nimmer los (tegen de wendingen in) worden gedraaid.

Bij het aangespannen paard moeten dan:
1°. de strengen even lang zijn;
2°. de draagstroppen zoodanig aan den draagriem gegespt zijn, dat de lamoenboomen een weinig opwaarts hellend liggen;
3°. de draagriem op zoodanige lengte zijn gegespt, dat ongeveer twee vingerbreedten speling bestaat tusschen den draagriem en de buikriemkap, zoodat het paard zich er nimmer met de achterbeenen in kan vangen.

4°. V. H. trekpaarden.

a. Optuigen.

49. Voor zooveel noodig als bij bijdehandsche trekpaarden is voorgeschreven.

b. Optoomen.

51. Zooals bij draagpaarden is voorgeschreven.

c. Aanspannen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

51. Nadat het B. H. paard is aangespannen wordt het V. H. paard rechts naast het lamoenpaard geplaatst en worden de strengen daarvan op overeenkomstige wijze in de trekhaken van den trekknuppel gehaakt.

5e. Voorspannen.

a. Optuigen.

Als bij V. H. paarden.

b. Optoomen.

Als bij V. H. paarden.

c. Aanspannen.

Dit geschiedt door de strengen van elk voorpaard te haken in de eindstrengen van het achter hem gaande paard.

52. Het voorspannen vindt plaats:

a. bij keukenwagens, filterwagens en smidskarren waarbij het 3e paard (voorpaard) vóór het lamoenpaard wordt gespannen;

b. op wegen, die te smal zijn voor tweespannen; alsdan wordt het V. H. paard, vóór het lamoenpaard, bij driespannen voor het 3e paard (voorpaard) gespannen;

c. op moeielijke wegen, waarop van de reserve trekpaarden moet worden gebruik gemaakt, dan wel de bespanningen elkander beurtelings moeten helpen. Alsdan wordt bij driespannen een vierde paard (tweede voorpaard) vóór het V. H., bij tweespannen één voorpaard of twee voorpaarden (voorspan) gebruikt.

Hierbij moet er weder op worden gelet, dat de beide strengen even lang zijn, bij voorspannen bovendien, dat de hoofden der paarden onder het trekken ongeveer gericht zijn.

6e. Opladen van voertuigen.

53. Het opladen kan zoowel bij aangespannen als bij niet-aangespannen voertuigen geschieden. In beide gevallen worden vóór het opladen de voertuigen z. m. op de steunstokken geplaatst.

Bij treinkarren worden de kettingen losgehaakt; nimmer mag men bij het opladen den last tegen de kettingen laten steunen.

De geleider stelt zich bij bespannen voertuigen voor en

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

met het front naar de bespanning, houdt met de rechterhand de longe van het B. H. paard kort bij het trensgebit vast, met de linkerhand die van het V. H. paard.

Bij het opladen moet worden zorg gedragen, dat de zwaarste en grootste voorwerpen onder, bij treinkarren dus op het raam komen te liggen en het gewicht zoo wordt verdeeld, dat een geringe voorwichtigheid bestaat n. l. zóóveel, dat, bij horizontalen stand van het raam, door een lichten druk met een paar vingers onder één der boomen deze kunnen worden opgelicht.

Alle voorwerpen worden met de daarvoor beschikbare touwen zoodanig vastgezet of vastgebonden dat zij ook op hellingen niet zullen verschuiven. Dit vastbinden behoort uitsluitend plaats te hebben aan de sjoroogen of aan het raam, nimmer echter aan staanders of kettingen.

Vervolgens worden bij de treinkarren en treingrobaks de dekkleeden aangebracht en goed bevestigd, bij de keukenwagens, filterwagens en treingrobaks de steunstokken opgehaakt.

Nimmer mag eenige last op het dekkleed worden aangebracht.

De karabijndragende geleiders van voertuigen vervoeren veldzak en eetketel (boven) op (den last van) het voertuig, op de een of andere wijze middels de draagriemen te bevestigen.

De wijze van bevestiging wijst zich van zelf aan en is afhankelijk van de soort van last en de aard van het voertuig (treinkar — keukenwagen — filterwagen — smidskar).

De karabijndragende geleiders van reserve-trekpaarden, vervoeren veldzak met eetketel door enkele dezer paarden, te bepakken met aan weerskanten een veldzak met eetketel, zoodanig dat de totale last in evenwicht hangt, (c. q. een veldzak met eetketel aan den eenen kant en eenige andere last aan den anderen kant, zoodanig dat de totale last in evenwicht hangt).

Onbereden toezichtvoerenden bij den Trein, die geen paarden geleiden, dragen den veldzak op den rug en de karabijn aan den schouder.

G. AFTUIGEN, AFLADEN EN AFSPANNEN.

54. Geschiedt in omgekeerde volgorde als het optuigen, opladen en aanspannen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

HOOFDSTUK III.

Onderhoud van het materieel.

A. VOERTUIGEN EN VERVOERMIDDELEN.

1e. Gebruik van oliën en vetten.

1. Vóór het insmeren, met oliën of vetten, worden de voorwerpen goed droog afgewreven, waarna aanraking met de bloote handen zooveel mogelijk moet worden vermeden.

2. Bij het insmeren met oliën of vetten moet in het oog worden gehouden, dat alle overdadigheid hierbij schadelijk instede van voordeelig is; een dunne laag van het smeermiddel is voldoende en doelmatig.

2e. Het gewone onderhoud.

3. Na gebruik worden de voertuigen, evenals de afgenomen dekkleeden, van stof en vuil ontdaan; de dekkleeden worden, in loodsen of magazijnen, over bamboe's gehangen.
De geverfde deelen worden zoonoodig met vochtige doeken afgenomen en daarna droog gewreven.
Dit laatste geschiedt steeds wanneer het materieel met water in aanraking is geweest.

4. Zoo min mogelijk wordt van water gebruik gemaakt; enkele onderdeelen, waarvan reiniging met water gewenscht is (bijv. de raden) worden zoo mogelijk afgenomen en eerst na afgedroogd te zijn herplaatst. Vóór het herplaatsen van het rad wordt de asarm met wagensmeer bestreken.

5. De schroefdraden van de remschroeven worden onder voortdurend draaien van stof en vuil ontdaan en weder met wagensmeer of machine-olie bestreken.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

6. Nu en dan bijv. eens per week, worden de asarmen, de binnenvlakken der naafbussen, de smeerkamers daarvan, zoomede onder voortdurend draaien de remschroeven, goed afgewreven en ingevet met wagensmeer, waarbij tevens de naafbussen geheel met wagensmeer worden gevuld.

7. Evenzoo worden de andere wrijvende IJ. of St. deelen (scharnieren enz.) zoonoodig en mogelijk door uitwendig opbrengen van wagensmeer onderhouden, en overigens de wrijvende en niet wrijvende blanke IJ. of St. deelen (schroeven, moeren enz.), wanneer zij om eenige reden uit elkaar moeten worden genomen, goed droog gewreven en opnieuw met wagensmeer ingevet.
Voor de blanke deelen en ander metaal geldt dit alleen voor de binnen vlakken der naafbussen; overigens worden deze deelen droog afgewreven en nimmer gepoetst.

8. Het insmeren met wagensmeer of machine-olie moet steeds in een dunne laag geschieden (behoudens de smeerkamers zie boven).

9. Alle schroeven, moeren enz. worden steeds weder vast aangedraaid.

10. Moeten de bij den troep ingedeelde voertuigen voor langeren tijd worden opgelegd, dan worden de b l a n k e IJ. of St. deelen met wagensmeer of machine-olie ingesmeerd, terwijl de overige b l a n k e m e t a l e n deelen goed worden drooggewreven.

11. Van de opgelegde voorwerpen worden de blanke IJ. of St. deelen eens in de zes maanden schoongemaakt, op nieuw ingesmeerd en voor zoover mogelijk omwikkeld met patroonpapier, dat met wagensmeer is doortrokken. De overige deelen — bij afzonderlijk opgelegde raden dus ook de naafbussen — worden met droge lappen stofvrij gehouden en nimmer gepoetst.

12. Blanke IJ. of St. deelen van opgelegde voorwerpen mogen bij voorkeur niet op hout rusten, doch worden alsdan neergelegd op met wagensmeer doortrokken patroonpapier.

13. Worden de voertuigen met aangestoken raden opgelegd kan worden deze met de remmen vastgezet. Raden wor-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

den gesteld op het midden van een velg en ieder kwartaal een vierde slag (in de richting van de wijzers van een uurwerk) omgedraaid. De lamoenboomen der treinkarren opgelicht en de achterkant van het voertuig op een stukje hout neergelaten; de treinkarren worden tegen elkander aangereden, zoodat ieder voertuig het achterstaande in opgerichten stand houdt; de voorste in elke rij wordt aan de voorzijde aan het raam ondersteund.

14. Touwwerk moet dikwijls uit elkaar gerold en gelucht worden. Is het op marsch vuil geworden, dan wordt het schoongeborsteld en zoo noodig met water gereinigd en daarna in de schaduw gedroogd. Om den nadeeligen invloed van het steeds opgerold zijn der ophoudreepen enz. te ontgaan, moeten zij in de loodsen, steeds ontwikkeld, over latten of pennen worden gehangen en alléén vóór het uitrukken worden gerold.

3°. Berging van voertuigen en voermiddelen.

15. Zoowel bij de troepentreinen als bij de treinafdeelingen worden de voertuigen en draagmiddelen opgeborgen in de daarvoor bestemde loodsen; de berging van het materieel wordt overigens door de Compagnies- of detachementscommandanten geregeld, zoodanig, dat in verband met de beschikbare ruimte, een spoedig uitrukken verzekerd is.

16. De parkmeester zorgt voor ordelijke opstelling overeenkomstig de gegeven bevelen (gerichte assen en zijkanten der draagmanden).

4°. Verven van het materieel.

17. Van het ingebruik zijnde materieel, moeten de geverfde deelen met verf worden onderhouden. De betrokken Compagnies (Detachements) Commandanten zijn verantwoordelijk, dat de voertuigen bij hunne Compagnieën (Detachementen) in gebruik, zoo dikwijls als dit noodig is, — doch ook niet meer —, opnieuw grijs-groen worden geverfd. Dit verven geschiedt in den regel in de eerste helft van den drogen moesson. Het materieel echter, dat vermoedelijk bij manoeuvres zal worden gebruikt, wordt na afloop daarvan geverfd.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

18. Voordat het materieel wordt geverfd, wordt het door wasschen met sodaloog (1 K.G. soda van 36 à 37 percent of ½ K.G. soda van 75 percent op 6 Liter water) van de oude verflaag ontdaan (1).

Deze bewerking geschiedt als volgt:

Men bestrijkt het voorwerp bij gedeelten met deze loog en wascht het, zoodra de verf begint los te laten, met zuiver water af, waarbij men gebruik kan maken van oude lappen of klapperbast; is na deze eerste bestrijking de verf niet genoegzaam verwijderd, dan wordt de bewerking op dezelfde wijze nog een of tweemalen herhaald. Men moet hierbij zorgvuldig opletten, dat de losgemaakte verf niet weder opdroogt voor men begint af te wasschen, waarom het aanbeveling verdient slechts kleine gedeelten in eens met loog te bestrijken.

De op deze wijze behandelde voorwerpen mogen niet weder geverfd worden, voordat zij goed droog zijn.

De voertuigen worden voor zooveel noodig uiteengenomen, waarbij de toestand der afzonderlijke deelen wordt onderzocht.

De gaten, barsten en scheuren, die bij het houtwerk zichtbaar komen, moeten worden gebreeuwd (2).

19. De benoodigde grijsgroene verf wordt aangemaakt uit de magazijnen van oorlog verstrekt. Op metalen deelen wordt de verf niet rechtstreeks aangebracht, doch deze worden eerst met menie geverfd. Houten deelen worden evenzeer tweemaal met verf bestreken, de eerste maal met grondverf.

20. De verf moet goed worden uitgestreken; de reten van alle in- en uitspringende hoeken, zoowel als de tusschenliggende deelen moeten, evenals de meer in het oog vallende oppervlakte, met verf worden gedekt.

Eerst als de eerste laag verf behoorlijk droog is, wordt zoo noodig (zie boven) het ten tweede male verven begonnen.

Het verdient aanbeveling het verven onder dak te doen geschieden.

Nadat de verf gedroogd is, zal de gangbaarheid van alle geverfde deelen worden nagegaan.

---

(1) Van eventueele merken wordt aanteekening gehouden, terwijl de lamoenboomen niet mogen worden verwisseld.

(2) Bij het breeuwen dient te worden nagegaan of de barsten of scheuren ook voor de sterkte schadelijk zijn; de barsten of scheuren moeten tot nagenoeg aan den bovenkant met werk worden gevuld; in de opengebleven ruimte wordt een weinig gekookte lijnolie gestreken en daarna geheel met stopverf aangevuld.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

1e WIJZIGINGSBLAD op het Handboek voor den Trein uitgave 1917.

1. Op voorblad en titelblad H. Tr. I—III te veranderen in H. T. I—III.

2. Op blz. III vervalt regel 18 v. o.

3. Op blz. III, regel 17 v. o. instede van: D te lezen: C.

4. Op blz. V, regel 3 v. b. instede van: Tr. Tr. te lezen: Tr.

5. Op blz. V vervallen de regels 1 en 2 v. o.

6. Blz. 2, regel 8 v. b. voor dekkeed te lezen: dekkleed.

7. Blz. 2, regel 9 v. b. te lezen: baks.

8. Blz. 3, regel 4 v. b. voor: onderdak te lezen: onderbak.

9. Blz. 6 en blz. 7 vervallen.

10. Blz. 8, regel 1 v. b. voor: D. te lezen: C.

11. Blz. 8, regel 10 v. b. voor: 3.75 M. te lezen: 4 M.

12. Blz. 10, regel 15 v. o. te lezen: van herstellingen aan tuigen en materieel, bij het bivakkeeren, enz.

13. Blz. 11 vervallen regel 12 t/m 15 v. b.

14. Blz. 11, regel 4 v. o. voor: draagkussens te lezen: draagzadels.

15. Blz. 11, regel 2 v. o. instede van: door te lezen: tot

16. Blz. 16, regel 6 v. b. na veldtenue op te nemen: 1 bivakmuts.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

2e / 1e Wijzigingsblad op het Handboek voor den Trein, uitgave 1917 / 1919

Op blz. 13 in den staat opnemen na „Poetszakken Rt." in kolom 1 „Riemen 1.0.90" en in kolom 7 in te vullen „3".

Kolom 7 achter „Staartriemen voor treintrektuigen" in te vullen „1".

Blz. 16, in punt 33, 2e regel v.b. de noot (1) te laten vervallen, alsmede de noot (1) gesteld onder aan de bladzijde. (1)

Blz. $\frac{19}{18}$, regel $\frac{4 \text{ v. b.}}{5 \text{ v. o.}}$ voor „draagzadelstoot" te lezen: „buikriemstoot."

Blz. 19, punt 37 sub *d* te lezen:

d. V. H. Trektuigen.

De onderdeelen worden opgehangen op dezelfde wijze als de gelijknamige onderdeelen der B. H. trektuigen waarbij de staartriem, waaraan de drie riemen 1.0.90, met den wrong aan de bovenste pen wordt opgehangen, de verlengde draagzadelstoot in den achtersten passant van den staartriem gestoken.

Blz. 25, punt 46, 2e lid te doen vervallen.

Blz. 25, punt 46, 17e regel v.b. te doen vervallen „Rt." (1)

Blz. 26, punt 51, voor „51" te lezen „50."

Blz. 42, punt 49, 5e regel v.b. voor „65" te lezen „25." (1)

Blz. 46, regel 9 v.b. voor „werkieden" te lezen „werklieden." (1)

Blz. 46, regel 11 v.b. voor „117" te lezen „10." (1)

In de „Platen behoorende bij het Handboek voor den Trein en bij het Voorschrift op den Dienst bij de troepentreinen enz.", onder aan de platen 14, 17, 18 en 22 te stellen: „zie het bijschrift bij plaat 6."

Plaat 6 te vervangen door bijgevoegde nieuwe plaat 6.

(1) Reeds aangebracht in de Uitgave 1919.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

17. Blz. 16, regel 4 v. o. voor: oefoningen te lezen: oefeningen.

18. Blz. 19, regel 12 v. b. te lezen:
Als bij draagtuigen.
d. V. H. Trektuigen.
De onderdeelen worden opgehangen op dezelfde wijze als de gelijknamige onderdeelen der B. H. trektuigen.

19. Blz. 19, regel 9 v. o. voor: Rt. te lezen: Lk.

20. Blz. 22, regel 4 v. o. voor: 1 à 2 handbreedten te lezen: ongeveer één handbreedte.

21. Blz. 24, regel 18 v. b. te lezen: van 1.50 M. lengte aan de twee Y krammen met rol aan de voor- en achterzijde van

22. Blz. 25, regel 10 v. b. voor: houder te lezen: houdstoot.

23. Blz. 25, regel 19 v. b. voor: Lk. te lezen. Rt.

24. Blz. 25, regel 18 v. o. voor: twee vingerbreedten te lezen: een staande vuist.

25. Blz. 25, regel 4 v. o. voor: draagkussentje te lezen: draagzadel.

26. Blz. 26, het gestelde onder 3e van 48 te lezen:
3e. de draagriem op zoodanige lengte is gegespt dat een staande vuist speling bestaat tusschen draagriem en buik, zoodat het paard zich niet met de achterbeenen in den te wijd gegespten riem zal vangen.

27. Blz. 29, regel 1 v. o. vervallen de woorden: wagensmeer of

28. Blz. 33, regel 19 v.b. vervalt: (1).

29. Blz. 33, regels 21 t/m 23 v. b. alsmede de regels 28 t/m 36 v. b. vervallen.

30. Blz. 34 vervalt.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

5e. Merken van het materieel.

21. De betrokken Directeur van het Materieel bepaalt in verband met de oorlogsbestemming van het treinmaterieel (bij treinafdeelingen, en troepentreinen in gebruik of in de oorlogsmagazijnen opgelegd), welke merken daarop behooren te worden aangebracht.

22. De draagmanden en hunne dekkleeden, in gebruik bij de treinafdeelingen, blijven in den regel ongemerkt.

23. Voor het opbrengen der merken wordt gebruik gemaakt van transparanten, zijnde stukken perkament waarin de letters of cijfers zijn uitgesneden.

24. Het merken heeft plaats met witte letters van 3 c.M. hoogte op een rechthoekig rood veld, op de treinkarren in 1 regel, op het overige materieel naar omstandigheden op 1 of 2 regels.

De merken worden aangebracht als volgt:

Op de treinkarren. Op den achterkant van het raam, tusschen de binnenste oogen voor sjorlijnen.

Op de dekkleeden voor idem. Op beide zijkanten (1), ± 25 c.M. boven de opening voor de as.

Op de keukenwagens. Op een zinken plaatje, dat met een kettinkje om de schoorsteenpijp wordt gehangen.

Op de filterwagens. Zal nader worden vastgesteld.

Op de draagmanden. Op het buitenvlak, ongeveer 5 c.M. onder den bovenrand.

Op de dekkleeden voor idem. Op een der zijvlakken (1), ongeveer 5 c.M. onder den bovenrand.

De te bezigen merken zijn in den ondervolgenden staat aangegeven.

TROEPENTREINEN.

Hoofdkw.—— Geneesk. Sle.
Hoofdkw.—— B.T. Cdo.
Hoofdkw.—— B.T. Ie enz. t/m Ve Sle.
Hoofdkw.—— B.T. Krijgsr.
Hoofdkw.—— B.T. Stafw.
Legercavle.

(1) De dekkleeden moeten met het merk naar links worden gebezigd.

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Legioen—— G.T.
Legioen—— B.T. Staf.
Legioen, B.T.——e Cie.
Barisan—— G.T.
Barisan—— B.T. Staf.
R.H. Barisan—— B.T. Staf.
L.H. Barisan—— B.T. Staf.
R.H. Barisan B.T.——e Cie.
L.H. Barisan—— B.T. Pam.
L.H. Barisan—— B.T. Soem.

Spoorw. Afd.

——e Brig.—— Staf.

R.H. ——e Esk.
L.H. ——e Esk.

——e Baton—— G.T.
——e Baton—— B.T. Staf.
——e Baton B.T. ——e Cie.

——e Mitr. Cie—— G.T.
——e Mitr. Cie—— B.T.
Mitr. Sie Batavia—— G.T.
Mitr. Sie Batavia—— B.T.
(Evenzoo voor Semarang, Soerabaia en Tjilatjap).

——e Afd. Vd Artie—— Staf.
——e Vd Batt.
——e Afd. Bs Artie—— Staf.
——e Bs Batt.—— G.T.
——e Bs Batt.—— B.T.
Sie. Bs Artie—— G.T.
Sie. Bs Artie—— B.T.
(c. q. voor een zelfstandige sectie).
R.H.
of ——e Cie Genietr.—— G.Tr.
L.H.
R.H.
of ——e Cie Genietr.—— B.Tr.
L.H.

Det. Batavia—— Staf.
(Evenzoo voor Semarang, Soerabaia en Tjilatjap).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

B. PAARDETUIGEN.

1e. Onderhoud van in gebruik zijnde paardetuigen.

25. Telkens na gemaakt gebruik worden de tuigen met lappen en droge borstels afgewreven en afgeborsteld. Alleen dan mogen ze met eenen vochtigen lap worden schoongemaakt, wanneer zulks noodig is ter verwijdering van modder, opgedroogd zweet enz. Men laat daarna de tuigen in de schaduw drogen en zet ze niet in elkander, voordat ze goed droog zijn.

26. De tuigen, moeten minstens éénmaal per week geheel uit elkander genomen, nauwkeurig nagezien en gereinigd worden.

27. Minstens éénmaal per maand worden de van tuigleder of pinkleder vervaardigde tuigdeelen, waarbij zachtheid, lenigheid en buigzaamheid vereischten zijn, alsook de binnenzijde der tuigdeelen, welke in aanraking komen met de dierlijke huid, door middel van een met vaseline doortrokken wollen lap ingevet. Indien de lederwerken nogal eens door en door nat worden moet het invetten 2 maal per maand plaats hebben. Tot het invetten wordt de nerfzijde, c. q. de binnenzijde der tuigdeelen, door middel van een met water natgemaakten lap goed ingewreven, opdat het leder de vaseline gemakkelijker en gelijkmatiger kan opnemen. Het bevochtigen mag niet zoover gaan, dat zich bij dubbelvouwen van het leder kleine waterdruppels vertoonen. Daarna wrijft men de vaseline met den wollen lap flink in het leder.

28. De dekens worden ontvouwen, in den wind gedroogd en daarna uitgeklopt en uitgeborsteld. Van tijd tot tijd worden zij met gele zeep uitgewasschen.

Bij herstellingen van paardedekens moet voor naaisel en stopsel uitsluitend zwart kemelsgaren (1) (dubbel genomen) gebezigd worden, terwijl de herstellingen zich zoo noodig moeten uitstrekken tot het inzetten van geheele vakken, waartoe lappen bij de betrokken magazijnen van oorlog moeten worden aangevraagd.

(1) Dit kemelsgaren kan uit de Mn. v. O. ontvangen worden tegen betaling (gelden bij tarief 46/c punt 26 toegestaan voor stalbenoodigdheden).

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

29. Ook de draagzadels en draagkussens worden buiten de zon onderste boven neergelegd om te drogen.

30. De strengen en singels worden zoonoodig afgewasschen en buiten de zon in den wind gedroogd. Het afwasschen der singels geschiedt zoo mogelijk nu en dan met zeep.

31. De stangen, trenzen, stijgbeugels en kinkettingen worden afgewasschen, afgedroogd en de blanke deelen daarna met fijne steen gepoetst, waarbij het verboden is de stang met een der ringen ergens aan te bevestigen, daar zij dan bij het poetsen verbuigt.

32. Alle IJ. deelen met uitzondering van stang, trens, stijgbeugels en kinkettingen worden dun bestreken met koolteervernis, waarbij men moet zorg dragen de Lr. deelen niet met deze stof aan te raken.
Van tijd tot tijd krabt men die IJ. deelen geheel blank alvorens ze weer te bestrijken.

33. De poetszakken moeten, wanneer zij niet bepakt zijn, steeds opgevuld zijn met stroo of droog gras ten einde het leder in den vorm te houden.

34. Nieuwe tuigdeelen worden niet in gebruik gesteld voordat zij behoorlijk passend zijn bevonden. Vooral zal hierbij worden nagegaan of de stooten behoorlijk door de gespen kunnen schuiven, of de gespdoorngaten voldoende grootte hebben, enz. (1)

2e. Onderhoud van in magazijnen opgelegde paardetuigen.

35. De in de magazijnen der troepentreinen en treinafdeelingen opgelegde harnachementen, worden herhaaldelijk gelucht en om de zes maanden ingevet (begin en einde natten moesson).
Alle tuigdeelen worden luchtig opgelegd, doch zoo, dat zij niet aan de zon zijn blootgesteld. Spijkers, krammen, enz. waaraan de voorwerpen worden opgehangen worden met een lapje omwoeld.

(1) Alle riemen, waarin het aantal gespdoorngaten niet toereikend blijkt te zijn, kunnen plaatselijk naar behoefte van meer gaten worden voorzien.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Leder wordt op beide zijden met harde, droge borstels gereinigd, terwijl de met haar gevulde deelen bovendien worden uitgeklopt. Er wordt op gelet, dat de kussens vrij van mot zijn.

Het leder wordt duurzaam en lenig gehouden met vaseline, zooveel mogelijk in hoofdzaak aan de nerfzijde. Vooral gebruikte tuigdeelen worden vóór het opleggen goed nagezien en schoongemaakt.

Vertoont het leder uitslag, dan wordt het eerst buiten afgeborsteld en daarna met een drogen lap afgewreven. Is het leder hier en daar hard geworden, dan wordt ongeveer 14 dagen na het invetten eerst zacht en daarna hard met de hand gekrispeld, met de nerf naar binnen.

Leder wordt zoo min mogelijk met ijzer in aanraking gebracht, daar hierdoor zwarte, brokkelige plekken ontstaan.

Stooten worden daarom zooveel mogelijk uit de gespen, ringen en beugels gedaan, en zoo noodig door een stukje touw of stroo daarmede verbonden.

Bij de zesmaandelijksche invetting worden tevens de daarvoor in aanmerking komende IJ. deelen zoo noodig opnieuw gezwart, de blanke deelen met wagensmeer bestreken.

36. Draagzadels en draagkussens worden zoodanig opgeborgen, dat zij niet worden plat gedrukt. Bij het schoonmaken worden zij aan de binnenzijde uitgeklopt.

37. Singels en dekens worden zoo mogelijk in gesloten kisten opgeborgen, en door gebruik van naftaline tegen mot gevrijwaard. Zij worden dikwijls gelucht.

3e. Berging van paardetuigen voor de troepentreinen.

38. De paardetuigen voor de troepentreinen worden bij de korpsen opbewaard in daarvoor bestemde magazijnen of tuigkamers, die zoodanig moeten zijn ingedeeld dat de oplegging en het onderhoud kan geschieden volgens de hiervoren onder 2e omschreven voorschriften.

4e. Merken van tuigdeelen.

39. Het paardetuig van de troepentreinen wordt niet gemerkt noch genommerd.

40. Het paardetuig van de treinafdeelingen wordt niet

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

genommerd doch slechts gemerkt met T, gevolgd door de compagniesletter (1) en wel naar gelang van den aard der voorwerpen door het inbranden of inslaan van de merken of door middel van witte dan wel roode verf.

De grasmessen, en zadelbokken worden met IJ. van 0.013 M. licht ingebrand.

De IJ. tuigdeelen worden gemerkt met St. slagmerken van 0.003 M. Alle andere voorwerpen, waarbij niet anders is bepaald, worden gemerkt met St. slagmerken van 0.007 M.

41. Het merken van Lr. tuigdeelen geschiedt door den zadelmaker, terwijl het merken van IJ. deelen benevens het inbranden door den smid moet geschieden.

42. Het merken van dekens en kleedinglappen geschiedt door een geschikt persoon, die daartoe voorzien moet zijn van een mal aangevende de plaats waar het merk moet komen te staan, en van de vereischte grootte in blik of bordpapier uitgesneden.

Zij worden gemerkt met roode verf met compositie drukletters en druknommers h. 0,039 M.

43. Als algemeene regels bij het merken gelden:

1°. dat alle hoofddeelen, zoomede alle losse deelen, welke daaraan zijn vastgegespt of met een bindriempje verbonden zijn, worden gemerkt;

2e. dat alle in dit geval verkeerende riemen en kappen gemerkt moeten worden op 5 c.M. afstand van den passant of van den gesp, wanneer geen passant aanwezig is, en

3e. dat de merken zoo mogelijk altijd moeten worden geplaatst op het midden der breedte, zoodanig dat men, aan de Lk. zijde van het opgetuigde rij-, draag-, B.H. of Lk. (middelste) trekpaard en aan de Rt. zijde van het opgetuigde V.H. trekpaard staande, ze recht voor zich heeft.

44. De tuigdeelen worden als volgt gemerkt:

De bivakring op den ring, de borstriem en broek voor treindraag- en treintrektuigen op de kap.

De dekensingel, op de kap, het taillenommer op het opgenaaide gedeelte van den stoot.

---

(1) A. voor de 1e Treincompagnie.
B. voor de 2e Treinbompagnie.
C. voor de Treinafdeeling te Malang.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Het draagkussen, op het midden van de Lk. helft van den IJ. bok, de letters hoog 0.02 M.

De draagketting, op het midden van den schaaflap, de voet van de letters naar de ketting gekeerd.

De draagriem voor treintrektuigen, als bij de kappen.

De draagstrop voor treintrektuigen, als bij kappen.

Het draagzadel, op den Lk. buikriemstoot.

De fouragestrik, op den ring.

Het grasmes, op den steel in de lengte, het begin aan de zijde van het mes.

De halsriem op 3 c.M. boven een der stooten.

De hoefijzers, op den bovenkant van den buitensten tak met compagniesletter en hoefnummer.

Het hoofdstel:

De bakstukkappen, de keelriemkap en de bakstukstoot als riemen en kappen;

Het kopstuk op 1 c.M. boven de vork.

De frontriem in het midden van de lengte.

De verbindingslus, op het bovenste stooteinde op 1 c.M. boven het knoopsgat;

De kaartentasch, op het midden der breedte van de klep op 2 c.M. boven het sluitriempje.

De karwats, op het midden van de handlis in de lengte, het begin naar het slagkoord.

De ketelriem als bij kappen.

De kinketting, op de middelste schakel.

De kleedinglap, aan de binnenzijde in een der hoeken, de letters hoog 0.04 M., de onderkant van het merk gelegen in de lijn, die de beide zijden van den hoek op 18 c.M. van de punt snijdt.

De kussenriem, als voor kappen.

De longe gewone blijft ongemerkt.

De longe voor treinpaarden, op het midden van den passant.

De losse passanten, op de buitenzijde in de lengte.

De mondzak, op de kap.

De paardedeken N° 1 (uitgespreid zijnde met de zijde, waar het jaartal van indienststelling is gesteld, onder) op de punt tegenover die, waar het jaartal zich bevindt, na vooraf op die plaats de wol een weinig te hebben afgeschoren, de onderkant van het nommer gelegen in de lijn, die de beide zijden van den hoek op 18 c.M. van dit punt snijdt.

Verder wordt de deken nog aan weerszijden langs den bui-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

tenomtrek der lange zijden voorzien van de halfkwartaalnommers, zoodat de 4 vakken van de gevouwen deken op elke zijde een nommer krijgen, te plaatsen in het midden van den buitenrand van elk vak, met den voet van het nommer naar en op 2 c.M. afstand van den rand. N° 1 komt in het vak waar het jaartal staat; bij uitgespreide deken langs de korte zijde gaande in het volgend vak N° 2 en in dezelfde richting voortgaande N° 3 en 4; aan de keerzijde van vak 1 wordt het cijfer 8, van vak 2 het cijfer 7, van vak 3 het cijfer 6 en van vak 4 het cijfer 5 geplaatst.

Hierdoor komen steeds 2 opvolgende nommers zoodanig met elkaar overeen, dat als het eene op het bovenliggende vak staat, het andere noodzakelijker wijze op het in aanraking met den rug liggende vak moet staan.

Die overeenkomstige nommers zijn dan 1 en 2, 3 en 4, 5 en 6, 7 en 8.

De paardedeken N° 3, als de paardedeken N° 1.

Verder wordt de deken nog aan weerszijden langs den buitenomtrek van een der lange zijden voorzien van de nommers 1 t/m 6 zoodanig dat de 6 vakken van de volgens de lengte in drieën gevouwen deken ieder een nommer verkrijgen, ongeveer in het midden van een der zijden.

De poetszak, op de achterzijde in het midden der breedte, 2 c.M. beneden den verticalen passant.

De roskam
De rosborstel } op het midden van den Lr. band.

De schaaflap voor zadelbokken op het midden.

De schaar, op het buitenste gedeelte van één der armen.

De scheede van het grasmes, midden op de vlakke zijde, 5 c.M. van den bovenrand.

De singel, op een der kappen, als voor kappen is bepaald, het taillenommer op de andere kap.

De staartriemen op het midden van den kruisriem, op 5 c.M. van den achtersten vork.

De stalhalster, op het Lk. bakstuk, 5 c.M. beneden den ring.

De stalketting, op den ring.

De stang, over de breedte in het midden van de Lk. bovenschaar met de compagniesletter; in het midden van de Rt. bovenschaar met het nommer der taille.

De streng, op den plat gelegden ronden ring.

De stijgbeugel, in het midden van een der zijkanten van het voetstuk.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

De teugelstang-, op den Lk. teugel als voor kappen.
De teugels trens-, als voor kappen aan de gebitstooteinden.
Het trensgebit, op één der oogen van de ringen.
De zadelbok, op de Lk. steeg, in het midden der breedte, op 5 c.M. rechts van de singelstooten.
Het zadelkussen, als voor kappen.

C. BEHEER VAN HET MATERIEEL.

1e. Verantwoording van het materieel.

45. De treinafdeelingen hebben het materieel, dat volgens uitrustingstaat bij de compagnieën of detachementen voorhanden moet zijn (uitrustingstaat A), alsmede het materieel, dat ingevolge machtiging van den Inspecteur van het Wapen boven die uitrusting aanwezig moet zijn (uitrustingstaat B), in bruikleen van verschillende Mn. v. O.
Hiertoe zijn op last van de Directeuren van het materieel leenbewijzen in duplo gemaakt, waarop dat materieel vermeld staat, eveneens verdeeld in een bruikleenbewijs A en een bruikleenbewijs B. De bruikleenbewijzen worden geteekend voor de verstrekking door de beheerders van de Mn. v. O., waaruit het materieel afkomstig is, voor de ontvangst door den betrokken compagnies- of detachementscommandant en voor gezien door de betrokken directeuren.
Die origineelen berusten bij de beheerders, de duplicaten bij bij den compagnies- of detachementscommandant.
Sommige voorwerpen van materieel worden aangemaakt bij de compagnieën (detn.). Zij zijn vermeld in de Uitrustingstaten, echter niet altijd in de leenbewijzen. Zulks wordt in elk geval afzonderlijk bekend gesteld.
Het materieel, ontvangen volgens bruikleenbewijs B., wordt bij Mobilisatie ingeleverd.

46. De compagnies- of detachementscommandant blijft steeds aansprakelijk voor het in bekwamen staat zijn van het materieel en voor de behoorlijke uitrusting van de aan hem toevertrouwde treinafdeeling.
Bij overgave en overname van een treinafdeeling vergewist de optredende compagnies- of detachementscommandant zich, ten overstaan van den aftredenden compagnies- of detachementscommandant, dat al het materieel in bekwamen staat aanwezig is, waarna op de leenbewijzen door den aftre-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

denden compagnies- of detachementscommandant voor de afgifte en door den optredenden voor de ontvangst wordt geteekend, ook op de oorspronkelijke bewijzen, die daartoe worden opgevraagd. (In bijzondere gevallen b. v. overplaatsing met spoed van den aftredenden compagnies- of detachementscommandant, wordt ter opname van het materieel door hem eene commissie benoemd, waarvan zoo mogelijk de officier belast met het materieel deel uitmaakt. Bij accoord bevinding doet de commissie daarvan blijken op het leenbewijs).

47. Bij volgende overgave en overnamen kunnen dezelfde leenbewijzen dienen, zoodat deze documenten slechts in hoogst zeldzame gevallen door andere zullen vervangen dienen te worden.

48. Bij bevonden verschillen bij eene opname bij overgave, die door den aftredenden compagnies- of detachementscommandant niet kunnen worden toegelicht, geeft deze eene verklaring af waarop de vergoeding van het kostende kan worden opgelegd.

49. Het benoodigde tot onderhoud en herstelling van het materieel, benevens het ijzer, de nagels en de kolen, benoodigd voor het hoefbeslag, wordt maandelijks of naar gelang van de omstandigheden tusschentijds, op af te geven bons verstrekt. (Zie Art. Order N° 65 en Regelen Mat. Beheer, Art. 457).

Op de leenbewijzen geeft dit geen verandering, daar de afschrijving geschiedt bij het M. v. O., waaruit het materieel aan de treinafdeeling is verstrekt. De ramingstaat bevat de hoeveelheden onderhoudsartikelen, die jaarlijks mogen worden verbruikt. Deze raming moet als regel niet worden overschreden.

50. Ontvangsten, inleveringen en verwisselingen van materieel, uitgezonderd de onderhoudsartikelen bedoeld in punt 49, hebben als regel een maal per week plaats. Alleen in spoed vereischende gevallen kan hiervan worden afgeweken, waartoe de compagnies- of detachementscommandant in overleg treedt met den beheerder van het betrokken M. v. O.

Ontvangsten, inleveringen en verwisselingen hebben plaats middels een ontvangstbewijs, inleveringsbewijs onderscheidenlijk verwisselbriefje in tweevoud, ingericht volgens Model A.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

In deze stukken moeten steeds de officieele benamingen uit den L. 1. worden gebezigd.

De bewijzen worden soortsgewijze jaarlijks doorloopend genommerd.

De tweeden worden ingeschreven in boeken, dienende voor 1 jaar.

Oorspronkelijken en tweeden worden door den Compagnies-Detachementscommandant en den Beheerder geteekend.

De Beheerder houdt de oorspronkelijken aan, de tweeden worden terug ontvangen.

De tweede boeken worden gedurende 3 jaar bewaard en kunnen daarna vernietigd worden.

Op de ontvangst- en inleveringsbewijzen dient te worden vermeld krachtens welke beschikking, machtiging enz. de ontvangst of inlevering geschiedt.

Alle ontvangsten en inleveringen worden onmiddellijk in de tweede leenbewijzen ingeschreven onder vermelding van nommer en jaartal van het bewijs.

Deze inschrijving wordt zoo spoedig mogelijk vergeleken met die voor den Beheerder in de origineele leenbewijzen.

Verwisselingen geven geen verandering op de leenbewijzen.

Overtollig materieel moet steeds in bekwamen staat worden ingeleverd, zoo noodig wordt het daartoe door de werklieden hersteld.

Is dit niet mogelijk, dan wordt bij de inlevering tevens een verwisselbriefje aangeboden.

51. Herstellingen aan materieel moeten zooveel doenlijk plaatselijk geschieden; het hiertoe benoodigde wordt uit het betrokken M. v. O. ontvangen.

De verhandeling der hierop betrekking hebbende administratieve bescheiden heeft bij dat magazijn plaats. Verwisseling heeft in den regel alleen plaats met materieel dat onherstelbaar is en dus afgekeurd moet worden.

Bij deze verwisseling moeten de afgekeurde artikelen steeds worden overgelegd.

In uitzonderingsgevallen, wanneer b.v. materieel zeer moeilijk kan worden gemist, kan ook verwisseling van herstelbaar materieel plaats hebben.

Op de verwisselbriefjes moet de reden van verwisseling zijn aangegeven.

52. Omtrent voorwerpen, die met of buiten schuld der gebruikers zijn verloren geraakt, wordt een vergoedingsrap-

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

port resp: een proces-verbaal opgemaakt, volgens de bij de instructie voor het voeren der administratie bij de compagnieën voorgeschreven modellen.

Ontvreemde voorwerpen worden evenzoo op proces-verbaal verhandeld, terwijl voor voorwerpen die door de schuld van de gebruikers zoodanig defect zijn geraakt, dat zij niet kunnen worden hersteld, vergoedingsrapporten worden opgemaakt.

Tegen afgifte van de bovenbedoelde bescheiden worden in de betrokken Mn. v. O. nieuwe goederen ontvangen.

53. Paardetuig, poetsgereedschap enz., dat in aanraking is geweest met besmette diëren en moeilijk te desinfecteeren of van geringe waarde is, wordt verbrand. Deze voorwerpen worden eveneens op proces-verbaal verhandeld en door nieuwe vervangen. Van de commissie, die de noodzakelijkheid tot vernietiging van die voorwerpen moet vaststellen, maakt de paardenarts deel uit. (Zie Regelen Materieel Beheer artikel 162 en Reglement voor den militair Veterinairen Dienst artikel 38).

2e. Werkkring van den Officier belast met het materieel bij een treinafdeeling en van den parkmeester.

54. De compagnies-commandant wijst een van de officieren zijner compagnie aan, om hem behulpzaam te zijn in de zorg voor het materieel. Deze officier wordt: „Officier belast met het materieel" genoemd. Aan hem wordt een onderofficier toegevoegd als parkmeester.

55. De officier belast met het materieel is tegenover den compagnies-commandant verantwoordelijk, dat het materieel in bekwamen staat en aanwezig volgens de leenbewijzen blijft verkeeren.

Hij is voorts belast met het toezicht op de werkzaamheden van de werklieden der Compagnie en ziet toe, dat zoowel daarbij als bij het onderhoud van het materieel de noodige zuinigheid wordt betracht.

De officier belast met het materieel en de parkmeester zullen behalve het in dit Hoofdstuk voorgeschrevene, bij het beheer van het materieel den uitrustingstaat, den ramingstaat, de leenbewijzen, den Instructie-Inventaris en de Regelen Materieel Beheer raadplegen.

Verder wordt nog verwezen naar de Algemeene Order van 1897 Nr 40 betreffende aan geleiders te verstrekken paardetuig en stalbehoeften bij verzending van troepenpaarden.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Voor het opmaken der verschillende bescheiden beschikt de officier belast met het materieel over de schrijfbehoef en toegekend bij Tarief 45.

56. De parkmeester is belast met het algemeen toezicht op de werkzaamheden der magazijnsknechts.

De verschillende staten, op het materieel beheer betrekking hebbende, worden door hem opgemaakt en den officier belast met het materieel aangeboden. De Instructie-Inventaris wordt door hem bijgehouden.

De ontvangsten, verwisselingen en inleveringen in het magazijn van oorlog hebben onder zijn direct toezicht plaats.

Als regel wordt hij belast met de opleiding van magazijnsknechts.

Omtrent vrijstelling van dienst zie Inwendigen Dienst Bereden Artillerie.

57. Voor zoover zulks mogelijk en niet bij andere voorschriften verboden is, worden alle herstellingen op last van den officier belast met het materieel en met voorkennis van den compagnies-commandant door de bij de compagnie gedetacheerde werklieden verricht.

De parkmeester houdt van alle herstellingen aanteekening in de werkboeken, welke voor ieder werkman afzonderlijk worden aangelegd.

De werkboeken worden dagelijks aangehouden en bevatten onder vermelding van den aard der werkzaamheden het aantal dagen, waarop gewerkt, niet gewerkt of overgewerkt is.

Het verrichte werk wordt dagelijks door den officier belast met het materieel, bijgestaan door den parkmeester, nagezien, waarna de eerstgenoemde de werkboeken waarmerkt.

58. Bij de treindetachementen wordt door den detachementscommandant een door hem daartoe geschikt geacht gegradueerde aangewezen als parkmeester en doet deze parkmeester tevens dienst als officier belast met het materieel.

59. De werklieden (treinsoldaten) van de verschillende treinafdeelingen worden betaald overeenkomstig tarief 46/*c* X[1] 44*a*; de volgens dit tarief toegestane werkgelden worden gebracht op de tiendaagsche aantooning v/m den 21[sten] t/m den laatsten dag van elke maand.

Overigens wordt verwezen:

Voor wat betreft de werkgelden van artillerie werklieden naar tarief N[r] 46/*b* en Artillerie Order N[r] 117;

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

voor wat betreft de werkgelden aan militairen die tijdelijk optreden in een der ambachten van de vaste werklieden, Artillerie Order N° 42 (de gelden worden maandelijks ontvangen van den Beheerder van het M. v. O. op eene rekening in tweevoud, voor gezien geteekend door den Onder-Inspecteur van den Trein en den Directeur van het Materieel);

voor wat betreft de daggelden voor het merken en herstellen van het materieel, tarief 46/*b* en Artillerie Order N° 42;

voor wat betreft de werktijden der werklieden, het verrichten van particulier werk en het voorzien in den dienst bij tijdelijke afwezigheid van werklieden, Artillerie Order N° 117.

60. Hetgeen in het voorgaande is vastgesteld omtrent werklieden geldt voor zooveel mogelijk ook voor hoefsmeden, (deze zijn in verschillende orders, tarieven, enz. niet begrepen onder de artillerie werklieden).

Hun werktijd is dezelfde als voor de artillerie werklieden.

In de Algemeene Order van 1905 N° 41 is het beslaan van officiersdienstrijpaarden geregeld.

Voor particulier werk geldt hetgeen in de Artillerie Order N° 117 ten aanzien van artillerie werklieden is voorgeschreven.

De Compagnies- (Detachements-) Commandant is bevoegd in verband met de werkzaamheden voor den Trein, het uur voor het beslaan van officiersdienstrijpaarden en particuliere paarden te bepalen.

3°. Werkkring van den Officier belast met het toezicht op het materieel van de troepentreinen in het garnizoen.

61. Op plaatsen, waar geen M. v. O. is, is de door den Plaatselijk (Militair) Commandant aan te wijzen Officier belast met het materieel der Artillerie verantwoordelijk voor het beheer en het onderhoud van het treinmaterieel der troepentreinen in het garnizoen.

Van genoemd Officier wordt laatstbedoeld materieel in bruikleen ontvangen, terwijl, wanneer het te voorzien is, dat van het bij troepenafdeelingen in bruikleen zijnde materieel gedurende geruimen tijd geen gebruik zal worden gemaakt, het noodig is bedoeld materieel weder bij den Officier belast met het materieel der Artillerie in te leveren.

Overigens zijn de gebruikers ten aanzien van het treinmaterieel op gelijke wijze verantwoordelijk en aansprakelijk als ten aanzien van de kazerneering is bepaald.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

4°. Inspectie over het materieel.

62. Dagelijks wordt door de sectie-commandanten tijdens den middagstaldienst nagegaan of het paardetuig behoorlijk is gereinigd.

Voor de hoefsmeden worden geen werkboeken aangehouden. De parkmeester maakt ook voor hen de werkgeldstaten op.

Indien bij een Compagnie (Detachement) tijdelijk een hoefsmid komt te ontbreken, wordt zijn werk zoo mogelijk verricht door een geëxamineerden hoefsmid of een ondergeschikt militair.

De Compagnies- (Detachements-) Commandant waakt in dat geval voor een billijke verdeeling van het aankomende werkloon.

Bij gebrek aan een geschikten vervanger wordt zulks aan den Onder-Inspecteur van den Trein gemeld.

(Zie ook Inwendigen Dienst Bereden Artillerie).

De parkmeester doet zulks ten opzichte van de op dien dag gebruikte voertuigen en draagmiddelen, met dien verstande dat er dagelijks gelegenheid moet zijn tot het beslaan van officiersdienstrijpaarden.

Onklaar paardetuig en materieel wordt voor zoover zulks mogelijk is, in het magazijn verwisseld.

63. Overigens zal de compagnies- of detachementscommandant, telkens wanneer hij zulks noodig oordeelt, inspectie houden over het materieel of wel een zijner ondergeschikte officieren een dergelijke inspectie opdragen.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

Model A.

T r e i n Compagnie (Detachement)

Ontvangen / Ingeleverd / Verwisseld uit / in het Magazijn van Oorlog te .....

Hoofd-stuk I. I.	Hoeveel-heid.	Eenheid.	Benaming.	Toelichtingen.

Opgemaakt voor: Oorspronkelijk / Tweede

....., den .....

De Compagnies- / Detachements- Commandant,

Voor de verstrekking / ontvangst / verwisseling

De beheerder,

Voor de ontvangst / inlevering / verwisseling

De Compagnies- / Detachements Commandant,

PERPUSTAKAAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

Bijlage A.

VOORSCHRIFT TOT HET BEPAKKEN VAN EEN TREINKAR MET 300 K.G. PADI.

De ledige treinkar wordt voorzien van een sessak, welke op het raam wordt gelegd; vervolgens worden tusschen de kettingen door, evenwijdig aan de IJ. staanders, gespleten bamboe's ter lengte van ± 82 c.M. (dus ± 20 c.M. langer dan de IJ. staanders) en ter breedte van ± 3 c.M. gevlochten.

Bovendien worden ter hoogte van den hoogsten en van den laagsten ketting gespleten bamboe's ter lengte van het raam, in horizontale richting, middels stukjes touw aan de 4 IJ. hoekstaanders en de loodrechte bamboe's vastgebonden, teneinde het uitvallen daarvan te voorkomen.

Hierna worden de bossen padi zorgvuldig in 2 rijen over de lengte van het raam naast elkander gelegd. Telkens wordt hierbij in iedere rij het korreleinde van één bos op het steeleinde van een andere bos gelegd; totdat eene geheele laag is gevormd.

De volgende lagen worden op dezelfde wijze opgeladen en zoodoende de geheele ruimte tot het boveneinde der staande bamboe's aangevuld.

De enkele bossen, die dan nog overblijven worden zoodanig op de andere padi geplaatst dat de voorwichtigheid van de treinkar goed is geregeld.

Daarna worden 2 fouragestrikken kruislings boven over de padi, aan de voorste en achterste staanders der kar bevestigd.

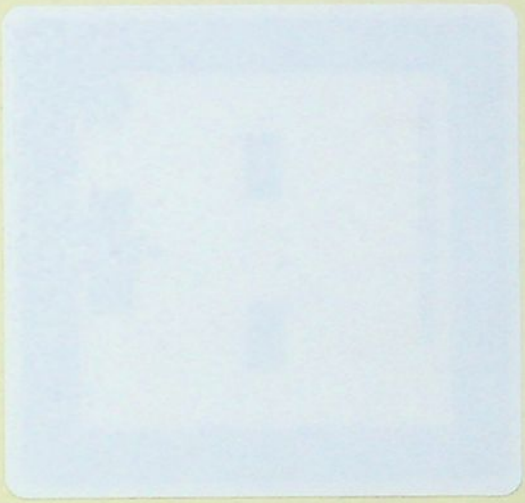
Ten slotte wordt het dekkleed aangebracht.

PERPUSTAKAAN NASIONAL RI.

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA

PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



PERPUSTAKAAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA