

De eerste auto's in het Nederlandse leger

dr. C. M. Schulten

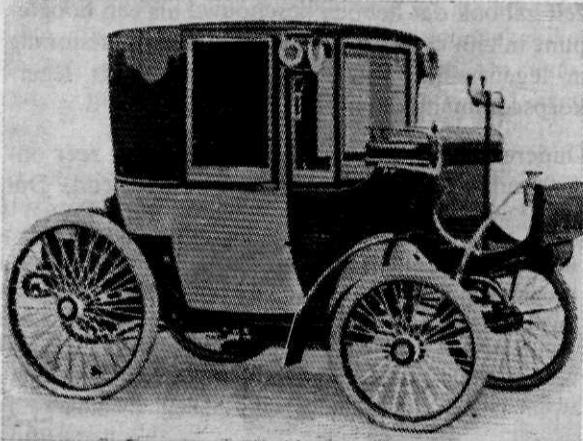
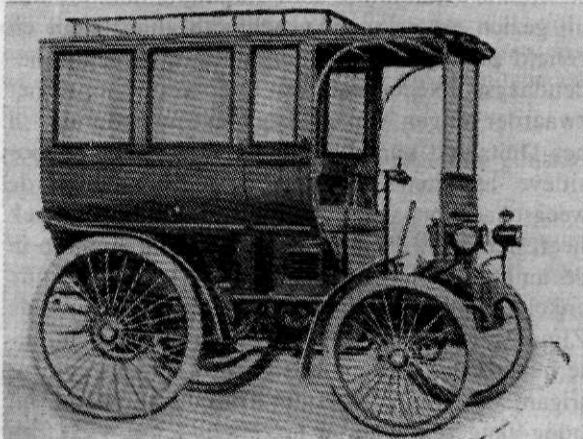
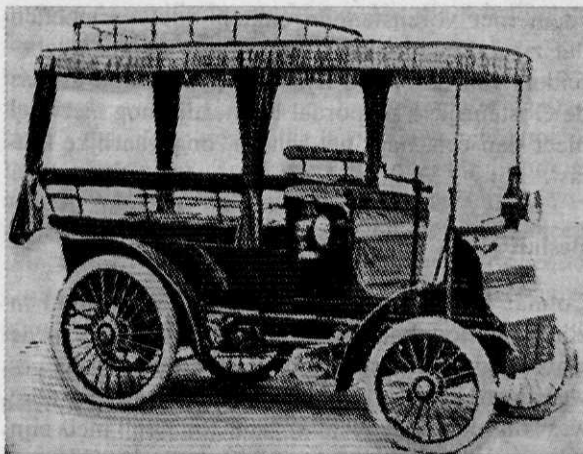
hoofd Sectie Krijgsgeschiedenis

In 1967 verscheen postuum het boek *Op het breukvlak van twee eeuwen* door Jan Romein († 1962). Deze vermaarde historicus was ervan overtuigd dat zich omstreeks 1900 snelle en ingrijpende veranderingen voltrokken en dat een oud bestel plaats maakte voor een nieuw. Een van de hoofdstukken van het boek heet *Het feest van vervulling en verwachting*. Daarin beschrijft Romein hoe de wereldtentoonstelling in het Parijs van 1900 het toegestroomde publiek liet zien wat het menselijke vernuft wel vermocht. Behalve voor kunst en cultuur was er aandacht voor de technologie. In het Paleis voor Mijnwezen en Metalen kwamen ook de militaire deskundigen aan hun trekken:

Er was o.a. een nieuw monsterkanon van 32 centimeter, vijftien en een halve meter lang, met de bijbehorende projectielen. Hier waren ook de nieuwste vindingen ondergebracht, opdat de bezoeker onder de indruk zou komen van wat op de duur de nieuwste springstoffen, de torpedo, de mitrailleur, de geblindeerde trein, de pantserkoepel, de draagbare brug, de automobiel, het vliegtuig en de draadloze telegrafie voor het krijgswezen zouden betekenen.

Het samenspel van vuurkracht, beweging, pantsering en verbindingsen tekende zich duidelijk af. Met name het militaire gebruik van de auto, waarvan de constructeurs en de fabrikanten de mogelijkheden onderkenden, nam snel toe. Dit revolutionaire voertuig, dat in de laatste decennia van de negentiende eeuw tot ontwikkeling kwam, gaf een nieuwe stimulans aan het transport van materieel, munitie en gewonden dat tot dan toe was aangewezen op paardentractie, spoorwegvervoer en transport per schip.

De snelheid, die de spoorwegen aan de militaire operaties hadden verleend, zou — zo zag het er naar uit — kunnen worden verhoogd door de auto, iets waartoe het paard niet in staat was. Men



Auto's gebruikt bij de grote militaire manoeuvres te Ede in september 1902

dient daarbij te bedenken dat paard en wagen per dag slechts 40 km aflegden en dus een beperkte vervoerscapaciteit opleverden; het motorvoertuig met zijn grotere laadvermogen en hogere snelheden was beter inzetbaar. Duitsland, Frankrijk, Engeland, Italië en Rusland maakten op bescheiden schaal gebruik van auto's tijdens de manoeuvres.

In de civiele sector nam het aantal auto's toe en de legers van de moderne staten troffen voorbereidingen om dit potentieel in geval van oorlog te mobiliseren. En met resultaat, zoals de Eerste Wereldoorlog aantoonde.

Wie de jaargangen van de Militaire Spectator uit het begin van onze eeuw doorneemt, zal merken dat er aandacht wordt besteed aan de motorisering in het buitenland.

Het Wetenschappelijk Jaarbericht schreef in de eerste aflevering, die in 1906 verscheen:

De techniek heeft ons in de laatste jaren vervoermiddelen met eigen beweegkracht verschaft, die in een modern leger niet kunnen worden gemist.

Er was echter niet alleen papieren belangstelling. In 1900 stelde hoofdintendant generaal-majoor E. van Gendt, aan de minister van oorlog K. Eland voor een proef te nemen met een vrachtauto. De kosten die daarmee gepaard zouden gaan, bedroegen f 6000, hetgeen de minister te hoog vond. Een andere pleitbezorger voor het gebruik van auto's was de inspecteur der infanterie, luitenant-generaal W. G. F. Snijders, een broer van de latere opperbevelhebber. Hij benutte bij de manoeuvres van 1901 een auto die beschikbaar was gesteld door de firma Verwey en Lugard. Aan de oefen-

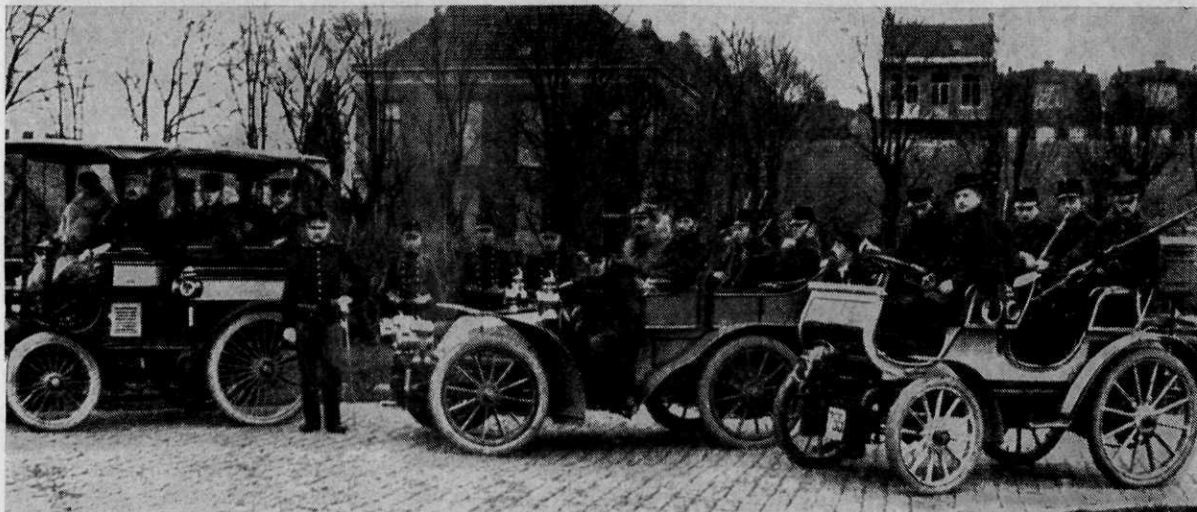
ningen van 1902 namen drie Peugeots deel. Een van de gebruikers was de commandant van de Eerste Divisie, generaal-majoor W. Duyker. Op 9 oktober 1902 schreef hij een brief aan de firma Verwey en Lugard die weer de voertuigen had geleverd. De generaal bracht zijn waardering tot uitdrukking en merkte o.m. op:

Niet alleen door de groote snelheid hebben die rijtuigen uitmuntende diensten bewezen om officieren van den Divisiestaf in korten tijd over groote afstanden te verplaatsen, doch ook om de omstandigheid dat die voertuigen steeds beschikbaar waren om onmiddellijk te worden gebruikt.

De spoorwegstakingen van 1903 brachten het land in rep en roer, want nog nooit was de sociale onrust zo groot geweest. Toen de Amsterdamse havenarbeiders het werk neerlegden, sloten eind januari de spoorwegarbeiders zich uit solidariteit bij hen aan. De ernst van de situatie bracht het burgerlijke bestuur ertoe een beroep te doen op militaire bijstand voor het handhaven van de orde en voor de bewaking van vitale objecten. Het Regiment Grenadiers en Jagers bewaakte o.a. de spoorlijn Den Haag—Amsterdam. Daarbij onderscheidde zich de eerste luitenant der grenadiers L. W. J. K. Thomson (in 1914 zou hij in Albanië sneuvelen) bijzonder, zodat hij voor de bewezen diensten werd benoemd tot ridder in de orde van Oranje-Nassau. Bij zijn inspectietochten maakte Thomson gebruik van een van de auto's die met name de firma Verwey en Lugard ter beschikking van de overheid had gesteld.

Tijdens de legeroefeningen van 1905 kon men ervaring opdoen met zeven auto's (een Fiat en zes

Militaire patrouilles tijdens de Spoorwegstakingen van 1903



Peugeots). Het blad *De Auto* (1905) onderstreepte de doorbraak in het „militaire denken”:

Bij de pas afgeloopen manoeuvres in het Zuiden van Limburg hebben de mechanische vervoersmiddelen wederom eene schitterende overwinning behaald. Dit jaar namen zeven automobielen aan de manoeuvres deel en ze hebben zonder de geringste uitzondering hunnen dienst vervuld, zoo goed als 't maar te wenschen was. Met genoegen kunnen dus de automobielmensen constateeren, dat ook het legerbestuur zich niet meer stoort aan de vooroordelen welke er nog tegen het motorvehikel mochten heerschen.

Overigens stond nog niet precies vast welke voordelen de motorvoertuigen opleverden. In het boekje *Het gebruik van rijwielen en automobielvoertuigen ten dienste van het leger* (1906) schreef immers de eerste luitenant der infanterie M. J. van Löben Sels:

Het is ons niet bekend welke resultaten het gebruik van automobielwagens voor personen- en lastvervoer gedurende onze laatste manoeuvres gehad heeft. Wel hoorde men overal, dat ieder, die gedurende korteren of langeren tijd een dergelijk voertuig in gebruik had,

vol lof over deze nieuwigheid was, en vertelt de kapitein v. d. Moer o.a., dat de inspecteur der infanterie, dank zij deze automobielen, op één dag een manoeuvre kon bijwonen en nog tijdig zich kon verplaatsen voor een vaandeluitreiking.

De oorlogsorganisatie van 1905 ruimde een plaats in voor twee auto's bij het Hoofdkwartier Veldleger; voorts had elk van de vier divisiestaven eveneens een auto ter beschikking.

De minister van oorlog W. Cool vroeg in 1909 aan de chef van de generale staf, luitenant-generaal F. N. Thiange, na te gaan wat de behoefte aan motorvoertuigen was. Deze speelde de vraag door naar de vier divisiecommandanten en naar de inspecteur der cavalerie die binnen enkele weken de behoeftebepaling produceerden. In het algemeen waren zij van oordeel dat meer personenwagens nodig waren voor een goede bevelvoering. De commandant van de Derde Divisie had nog een bijzondere wens:

Als eisch zou ik willen stellen, dat iedere auto ten dienste van de bevelvoering een rijwiel, hetzij opvouwbaar, hetzij motorrijwiel medevoert, teneinde in-

Majoor A. van den Brandeler en eerste luitenant L. W. J. K. Thomson bij het uitrijden voor een inspectietocht



geval de auto op een of andere wijze buitenstaat geraakt den marsch verder voort te zetten, toch in de gelegenheid te zijn zoo noodig met spoed (bijv. overbrenging van een belangrijk bevel, bericht) ten uitvoer te kunnen brengen.

Bij de artillerie speelde de munitieaanvoer een steeds belangrijker rol door het toenemen van de vuursnelheid. De commandant van het Vierde Regiment Veldartillerie bracht het volgende naar voren:

De voordeelen verbonden aan het vervangen der met paarden bespannen voertuigen door automobielen springen duidelijk in het oog. De voornaamste zijn:

- 1. grootere bewegingssnelheid der treinen;*
- 2. onuitputtelijke arbeidskracht, mits voldoende brandstof beschikbaar zij;*
- 3. kleiner aantal voertuigen, en daardoor treinen van geringer lengte;*
- 4. minder benodigd personeel, en*
- 5. gemakkelijker verzorging.*

Terwijl tenslotte valt te wijzen op het voordeel dat in vreedstijd niet eene zeer groote hoeveelheid kostbare tuigen behoeft te worden opgelegd gelijk thans wel geschieden moet.

Voor al de cavalerie had behoefte aan ambulanceauto's, omdat door paarden getrokken ziekenwagens de strijdende eenheden niet konden volgen.

De commandant van de Eerste Divisie had ten slotte nog een bijzondere aanbeveling, die hij had overgenomen van de commandant Mitrailleurafdeling. Deze laatste pleitte ervoor de organisatie voor te bereiden van gemotoriseerde mitrailleurcompagnieën. Dank zij de vermoedelijk niet geheel belangeloze medewerking van de Industriële Maatschappij Trompenburg, die een Spyker-auto ter beschikking stelde, werd in 1910 een proef met een mitrailleurauto genomen. Overigens zonder gevolgen!

Literatuur

- E. W. van Popta en C. M. Schulten — *Nederlandse militaire voertuigen*. Unieboek, Bussum (1978).
De automobiel in 's lands historie. 6-22 april 1903. Den Haag (1904).
De Auto 1(1905)102, 708.
M. J. van Löben Sels — *Het gebruik van rijwielen en*

De chef van de generale staf kwam uiteindelijk tot de conclusie dat er voor het veldleger nodig waren: 12 personenauto's voor de bevelvoering, 23 vrachtauto's voor de munitieaanvulling, 17 auto's voor de geneeskundige dienst en 24 auto's voor de verplegingsdienst.

De officiële doctrine van de motorisering in het Nederlandse leger kan men terugvinden in de vierde druk van Plantenga's handboek *Strategie en Taktiek* (1910):

In den laatsten tijd wordt meer en meer gebruik gemaakt van automobielen voor militaire doeleinden, zoowel voor het vervoer van personen als voor het vervoer van lasten. Zij stellen den bevelhebber en zijn staf in de gelegenheid, om in korten tijd en zonder inspanning naar ver afgelegen troepen te snellen of daarheen bevelen te zenden, en zullen ook groote diensten bewijzen bij het overbrengen van berichten. Voor het vervoer van lasten kan men óf automobielvrachtwagens gebruiken óf ook straatlocomotieven, waar gerequireerde of militaire voertuigen beladen met levensmiddelen, munitie, enz., ja zelfs zware vuurmonden kunnen worden aangekoppeld. Zij kunnen dus zoowel in den veld- als in den vestingoorlog diensten bewijzen.

De motorisering van de Koninklijke landmacht is begonnen in 1901, waarbij het leger afhankelijk was van voertuigen uit de civiele sector. Ondernemers als Verwey en Lugard en Delahay stelden graag auto's beschikbaar om zo een nieuwe markt te openen.

De eerste auto die in Nederland rondreed in 1896 was die van notaris Bacxs. Vervolgens groeide het nationale autopark snel aan. In 1905 telde het 1000 voertuigen en in 1910 reeds 2000. De militaire autoriteiten troffen ondertussen voorbereidingen voor de „Mobilisatie van autotractie”. Toen de mobilisatie van 1914 werd afgekondigd kwam er een einde aan de voorgeschiedenis van de Nederlandse militaire motorisering.

automobielen ten dienste van het leger. J. A. Boom, Haarlem (1906).

Algemeen Rijksarchief Schaarsbergen, archief Generale Staf; dossier 1909, pak nr D.10.

H. M. Goudappel — *De motorisering van Nederland*. Samsom, Alphen aan den Rijn (1965).

