HOOFDSTUK IX

Motordienst

Reeds in het begin van de mobilisatie tijdens de eerste wereldoorlog werd de behoefte gevoeld aan de vorming van automobieleenheden, welke het bestaande vervoer konden verlichten. Het daarom gevormde Etappen verplegingsautobataljon (E.V.A. Bataljon) stond onder de bevelen van de Etappeninspecteur (E.I.), die op zijn beurt onder de C.V. was geplaatst.

Dit geïmproviseerde bataljon telde vier compagnieën in Noord Brabant voor de verpleging van de aldaar gelegerde troepen en een compagnie te Rotterdam, de Regelings Etappenplaats (R.E.P.), van waaruit de voorraden grotendeels per spoor naar de divisiën werden gezonden tot de eindstations. Van hier verzorgde het E.V.A. Bataljon het verder vervoer naar de troepen.

De merendeels slechte ervaringen met de z.g. "driegulden chauffeurs" (vrijwilligers op basis van 3 gulden daggeld) bij dit bataljon vormden een der voornaamste redenen tot oprichting van een depotafdeling.

En zo kwam op 12 juli 1915 de "Depotafdeling van de autotreindienst" tot stand, onder de D.E.V., o.m. ter opleiding van chauffeurs. Na de mobilisatie werd deze naam veranderd in motorafdeling, Om daarna over te gaan in Schoolcompagnie van de Motordienst. (M.A.S.)

Als garnizoen gold aanvankelijk Delft (v.m. Pyrotechnische werkplaatsen en vanaf 1923 Haarlem (Rippardkazerne).

Tenslotte groeide de Motorschoolcompagnie (aanvankelijk onder een kapitein en twee eerste luitenants) weer uit tot het "Korps Motordienst" met een staf en twee compagnieën te Haarlem, een compagnie te Apeldoorn en een te Den Bosch. Haarlem bleef het centrum voor alle opleidingen. De Motorartillerie, de Rijdende Artillerie, het KNIL, de Hogere Krijgsschool, Landstormkorps Motordienst, geen van allen hebben in de "Ripperda" ontbroken.

Deze opsomming wijst duidelijk de richting aan, waarin de chauffeursopleidingen gingen, n.l. naar de behandeling van voertuigen, eigen aan de genoemde categorieën. Over de wijze, waarop men bij de B.O.U.V. onderdelen t.b.v. de gevorderde voertuigen aan chauffeurs kwam, werd reeds een en ander geschreven in hoofdstuk II D.E.V. Nader wordt op dit personeelsvraagstuk nog ingegaan.

De periode tussen de beide wereldoorlogen is te beschouwen als de kinderjaren van de "Motordienst". Eerst met de mobilisatie in '39 ging deze dienst zijn volwassenheid in. Nu kan aanstonds worden gesteld, dat het geen makkelijke jeugd geweest is.

Voor de huidige lezer, die zich nauwelijks een wereld zonder motoren meer kan voorstellen, moet het daarom aardig zijn uit de pen van hen, die deze tijd enthousiast meegemaakt hebben, te vernemen met hoeveel genoegen zij op die jaren terugzien. Hieruit valt dan tevens de plichtsbetrachting te verklaren van officieren en kader, waarmede dezen de mobilisatie '39 ingingen met een heterogeen gezelschap aan chauffeurs en een 2,000 meest gevorderde voertuigen van talloze merken.

Uit enkele verhalen, welke bewaard mogen blijven, dan het volgende:
"De verhuizing van Buitenwatersloot Delft naar Haarlem was geschied: de overbrenging van materieel Spijker en Presto's onder keukenwagens) naar de Ripperdakazerne, welke nog door Cavalerie bewoond werd. Van onze werkplaatsen kwamen we dus in oude stallen en manege

terecht. De eerste opleiding (infanterie opleiding) werd bij 5e R.I. in Delft gegeven, terwijl in Haarlem de opleiding niet alleen voor chauffeurs, monteurs en ordonnansen, maar ook van onderofficieren van de motordienst plaatsvond. Bovendien werden er 6-weekse cursussen aan beroepsofficieren van te motoriseren afdelingen gegeven.

Doordat de opleidingen te Haarlem geconcentreerd bleven en bovendien men daar de selectie tot het kader in eigen hand had, ontstond, ook al doordat bij herhalingsoefeningen steeds weer de officieren te Haarlem terugkwamen, een teamgeest. Het grote voordeel hiervan was, dat men elkaars capaciteiten door en door kende en men voor bepaalde opdrachten bepaalde personen kon aanwijzen. Hierbij zij nog aangetekend, dat de verhouding met het Korps Vrijwillige Landstorm Motordienst steeds uitstekend is geweest. Ook deze officieren volgden cursussen in Haarlem (op organisatorisch gebied, opslagplaatsen - munitie e.d.) en oefenden o.a. mede met herhalingsoefeningen.

Materiaal: DMC's (3 tonners Berna's en Martini's)
3 tonners en 1 1/2 tonners op massieve banden en met carbid verlichting.
Colonne-snelheid +/- 20 km!
Leswagens met dubbele besturing en verder materiaal uit '14-'18 overgekomen.
Ook enige wagens motto: "luxe verhuur":
Opbouw Opel met inleghouten deuren (hoge hoed op!)
op een Citroen chassis "Frederik Fluweel".

In 't begin der opleidingen ontstond deze complicatie: dienstplichtigen kenden als chauffeur de Ford T met pedaal versnellingen. Deze moesten dus omgeschoold worden op planetaire versnellingsbak. (Dienstplichtigen werden slechts ingedeeld, als ze een burgerrijbewijs bezaten.)

Motoren: Harley Davidsons (zware) en Douglas (lichte).

Bij manoeuvres werd een aanvang gemaakt met de "treinen" bij Cav., Korps Rijdende Art. en Wielrijders, ook de Motorart. in Naarden en Luchtdoelart. Utrecht. De Genie heeft zich altijd zelf bedropen. Eigen opleiding van chauffeurs en monteurs. (Hier toch waren technisch officieren, die met het motoriseren meegegroeid zijn. Denk aan zoeklichtwagens, verbindingsmaterieel e.d.)

Voor de treinen werden auto's gehuurd. Via Forddealer Limbach werden wagens opgeroepen, een a twee dagen voor de aanvang van de oefening. Wagens werden door inspectieploegjes op inspectielijsten gekeurd. (met aantekening van bijbehorende gereedschappen)

Op de krick, fuseepennen, stuurinrichting, percentage slijtage banden, beschadigingen, algemene toestand motor, remmen en verlichting(¼ uur keuring). Tijdens rijden alle steun N.V. Ford en Limbach. Plukjes auto's (keukenwagens, munitiewagens, vrachtwagens) werden overgegeven aan onderdelen (te weten de verplegingsofficier).

Vervoer van troepen en munitie bleef zoveel mogelijk in eigen handen (dit is de kiem van de latere autobataljons). Tot deze taak behoorde ook het vervoer tussen eindstations en aanvullingsplaatsen.

Het Korps Motordienst is altijd een depotdienst gebleven,
I tijdens manoeuvres werd uitgegeven en weer ingenomen.
II tijdens mobilisatie en oorlog vormde het depot een algemene dienst van voertuigen en voor onderdelen.

Bij alle grote oefeningen en manoeuvres werd een reparatieploeg ingedeeld (met witte band) (III) en

gevestigd in een Fordgarage.
In de dertiger jaren werden de oude keukenwagens vervangen door keukenaanhangwagens (opleggers) IV.
Voor geneeskundig vervoer werden gesloten vrachtwagens ingericht met brancarsysteem Molema.

Aanschaffing onderdelen:

Het depot bezat een eigen begroting (in benzine, banden en onderdelen viel te switchen). Aankoop geschiedde door A.I., doch er was ook een rekening-courant bij de Fordfabriek.
Kleine bestellingen werden rechtstreeks gedaan. Er was een vrij uitgebreid onderdelenmagazijn. Moeilijkheden bij reparaties waren er niet. Deze werden nooit uitbesteed. (Kannibaliseren en slopen geschiedde wel.)

Een deel van het afgekeurde materiaal ging als model naar eigen school en diverse onderdelen.

Opmerking:
Dat de "eigen" begroting geen vetpot betekende en dat een grote dosis enthousiasme het te kort aan fondsen moest goed maken, toont vel duidelijk het voorstel van de Generale Staf voor de Rijksbegroting 1937 (G.S. 918).

Afd. Motordienst van het Korps Motordienst.
Deze begroting '37, (het eerste jaar na het "ontwaken") toonde voor het uitgebreide aantal posten (waaronder 14 memorieposten) voor de gehele motordienst slechts f. 438,850,-.
Men had blijkbaar er toen nog geen flauw idee van, welke bedragen het motorapparaat twee jaren later zou gaan eisen.

Motorisering Artillerie:
't Ging om het zoeken naar een geschikte artillerie trekker.
Eerst gewone vrachtauto T Ford met 2 versnellingen 2 wielaandrijving, dan 2e versnellingsbak achter de andere, ook geen succes.
(brak af)

Uit allerlei beproevingen (Seyffardt en v.d. Trappen) komt tenslotte de Trado met lier.
Intussen met Fordsontractor (gewone landbouwtrekker) ook in Naarden geëxperimenteerd (achterover slaan). Alles in samenwerking met Fordfabriek.

De Rijdende artillerie heeft nog geprobeerd met Latil (Frans). Zijdelings liepen daartussendoor de eerste pantserwagens Een tank (Renault) staat nu in Overloon.
Intussen moest de troep ook aan "dat gedoe met die auto's" wennen.

Zo zagen verschillende commandanten van artillerie onderdelen hun "perden" tractie door "landbouwtrekkers" vervangen, hun keukenwagens door keukenauto's verdringen. Velen hadden meer vertrouwen in "haver" PK's dan in dito van "benzine". Maar ook de infanterie voelde zich onwennig. Er zijn vele boze voorden gevallen, wanneer een autocolonnecommandant zijn collega van een te vervoeren infanterie onderdeel trachtte duidelijk te maken, dat deze wel mocht uitmaken waarheen hij wilde, doch dat hij in en tijdens het rijden van de colonne "hands off" te houden had. Echter ging niet iedereen zover als een vaandrig tijdens een manoeuvre in de Peel. Op een kruispunt, bewaakt door een sectie infanterie, naderde een autokeukenwagen van de andere partij, teneinde verder gelegen artillerieonderdelen een maaltijd te bezorgen. Bedoelde vaandrig trad op de begeleidende sergeant-motorrijder toe en zei: "Sergeant, ik geef me over. Tegen een zwaar bewapende pantserauto kan ik met een sectie infanterie niet op."

Bij deze zelfde manoeuvre was ook een heuse gepantserde auto in actie, afkomstig uit de inboedel, welke Duitse troepen hadden moeten achterlaten tijdens hun ontwapening bij hun doortocht door Zuid-Limburg. Het ding had een zwaar stuk geschut aan boord en men verwachtte bij eventuele inaet een daverend succes. Dat werd het ook, niet daverend echter, maar kletterend, want bij de inzet van het bakbeest bij het forceren van een overgang over de Zuid-Willemsvaart te Veghel, sneuvelden zoveel ruiten bij het eerste schot, dat het ons niet zou verwonderen, als ze daarginds nog aan het dichten zouden zijn.

De derde krachtpatser was de tank, die door de Franse Renault fabrieken in die 20'er jaren aan het korps Motordienst werd geleverd. Hij werd door een onzer onderofficieren van Billantcourt over de weg naar Haarlem gereden en arriveerde daar heelhuids. Bij de eerste oefenritten buiten de Ripperda, bleek zijn gewicht echter zodanig, dat hij achtereenvolgens door het dek van alle kleinere bruggen in de omgeving van Haarlem heen zakte. Hij was niet van te voren gewogen, maar werd achteraf te zwaar bevonden, weshalve hij voortaan angstvallig binnen het kazernehek bleef opgesteld als plantoncantine.

De korporaal, die niet op oorlog was ingesteld.

In de vroege morgen van de 10e mei 1940 zaten we, als motordienst-officier dienstdoend bij de Generale Staf, vergeefs te wachten op 12 personenwagens bestemd voor de vervoercommandanten, die als geleiders zouden optreden bij de inmiddels begonnen evacuatie van de burgerbevolking van de Grebbelinie. Inderhaast moesten toen andere maatregelen worden getroffen, hetgeen geschiedde. Haarlem had ons echter niet vergeten, de 12 personenwagens uit de Ripperda kazerne arriveerden later, omdat ze onderweg op listige wijze om Duitse parachutisten heen hadden moeten manoeuvreren, die tussen Haarlem en Den Haag uit de lucht waren neergedaald.

De korporaal, die het commando had, was heel netjes tussen de zwaar bewapende vechtende Duitsers heen gezeild, maar dat had tijd gekost. Hij meldde zich bij ons, toen we niets meer voor hem te doen hadden en het enige wat restte, was terugkeer naar Haarlem.
Toen meldde de Motordienst korporaal zich voor de terugweg en toen we hem goede reis en behouden terugkomst in Haarlem wensten, kregen we plotseling een ingeving en vroegen:

"Je karabijnen zijn toch wel geladen?" Het antwoord luidde: "Verdraaid kapitein, daar had ik geen ogenblik aan gedacht!" Zo was ons Nederlandse volk, na meer dan 100 jaar vrede, op oorlog ingesteld.

Geen wonder, dat ook het Landstorm Korps Motordienst, dat uit vrijwilligers bestond en mede opgericht was in een tijd, dat het wettig gezag behoefte had aan gezagsgetrouwen, niet geheel aan de "oorlogs" verwachtingen zou voldoen.

Een enkele beschouwing nu over dit L.S. Korps motordienst.

Onder de in totaal beschikbare sterkte aan motorpersoneel van het Korps motordienst en van het L.S. Korps motordienst – ongeveer 15.000 man - bevonden zich ongeveer 5000 landstormvrijwilligers met verbandakte.

Het behoeft geen nader betoog, dat waar in de oorlogsorganisatiën een dusdanige wissel werd getrokken op laatstbedoeld personeel, met de daaraan te stellen eisen betreffende mobilisatieparaatheid, geoefendheid en tucht niet getransigeerd had mogen worden.

De ondervinding heeft echter geleerd, dat niet aan vorenbedoelde eisen werd voldaan. Reeds in September 1938 (innemen van de oorlogsopstelling door de strategische beveiliging) bleek, dat het

L.S. personeel, ingedeeld bij de strategische veiligheid, niet voldeed aan de verwachtingen. Hier en daar kwamen de chauffeurs eenvoudig niet op; in andere gevallen kwamen vel chauffeurs op, doch niet die, welke waren aangenomen - met of zonder goedkeuring van de Afdelings Cn. en van het korps had dan een vorm van "plaatsvervanging" plaats gehad - met het ernstige gevolg, dat de chauffeurs, die voor anderen waren opgekomen, bij mobilisatie zouden hebben gemankeerd bij de oorlogsonderdelen, waarbij zij waren ingedeeld.

Naar het zeggen van het personeel dankten de geschetste misstanden hun ontstaan aan onbekendheid met de verplichting om ook bij het in werking treden van de strategische veiligheid op te komen. Weliswaar werd door het personeel belast met de mobilisatievoorbereiding verklaard, dat iedere Landstormer met zijn verplichting bekend was, doch de resultaten varen in ieder geval bedroevend.

In april 1939 - wederom in werking treden van de strategische veiligheid - deden zich nog dezelfde misstanden voor. Van politieke zijde werd toen reeds drang uitgeoefend om de opgekomen Landstormers te doen vervangen door dienstplichtigen en bedoelt personeel voortaan niet meer te bestemmen voor opkomst bij de strategische veiligheid.

Evenwel was het juist bij de strategische veiligheid ingedeeld om een zo snel mogelijke opkomst (localisatiestelsel) te waarborgen. Een maatregel, welke voorheen door dezelfde politieke zijde was gepropageerd.

Reeds vrij spoedig na de algemene mobilisatie – September/Oktober 1939 - gingen er van dezelfde politieke zijde stemmen op om al het opgekomen landstormpersoneel met uitzondering nochtans van degenen, die wensten te blijven, met klein verlof huiswaarts te zenden, onder het motief, dat dit personeel misleid was geworden betreffende al of niet, opkomst bij mobilisatie, de uit te keren vergoeding enz. Voor deze drang is de M.v.D. gezwicht.

In October ontving de D.E.V. opdracht ongeveer 4500 vrijwilligers van de Landstorm te doen vervangen door chauffeurs uit de troep. Het behoeft geen nader betoog, dat deze vervanging in ernstige omstandigheden, waarbij de troep toch reeds met tekorten te kampen had en de staven reeds overbelast varen met werk, tot ernstige bezwaren aanleiding heeft gegeven. Een zucht van verlichting ging er dan ook op, toen dit personeel eindelijk voorgoed was verdwenen. Voegt men hier nog aan toe, dat de geoefendheid veel te wensen overliet en dat de Landstormers niet anders konden worden beschouwd dan als in uniform geklede burgers, dan is met het vorenstaande voldoende aangetoond, dat de Vrijwillige Landstorm bij de Motordienst in genen dele heeft voldaan.

Een en ander maakt het dan ook niet verwonderlijk, dat op de vraag: hoe verliepen de eerste mobilisatiedagen, in verschillende verslagen antwoorden kwamen als deze:
"Niet geheel naar wens. Vele officieren en lager personeel kwamen te laat bij hun onderdeel aan als gevolg van de langere duur der autovordering en uit onvoldoende kennis van hetgeen in 't zakboekje stond over de plaats van opkomst.

De stemming was bij de dienstplichtigen goed, bij het personeel van het Landstorm Korps Motordienst minder goed. Echter moet hierover ook weer niet te somber worden gedacht, want in haar geheel gezien is de mobilisatie '39 toch voldoening gevend verlopen.

Geeft bovenstaande beschrijving een schets van de moeilijkheden, welke het nieuwe Dienstvak te doorstaan had bij de juiste opbouw voor en mentaliteit bij het personeel en ook bij de afwachtende houding van de troep t.a.v. het "motorgedoe", zeker niet minder interessant zijn de beproevingen met vele typen voertuigen.

De vele studies bij de verwezenlijking van technische en militaire eisen bij de omschakeling op de motortractie, welke op de schouders van de verantwoordelijke autoriteiten werden gelegd, zouden zeker niet zo ten volle bekroond zijn, indien de betrokken industrieën ook niet allen hun beste beentje hadden voorgezet.

Korte samenvattingen over de ontwikkelingen van de Trado-trekker en de Pantserwagen mogen hier dan ook niet ontbreken.

Eerst dan de Trado-trekkers.
In het Gedenkboek van 2-1-12 RA (30e Reünie) staat te lezen:
De in 1927 ingevoerde Bofors 10 Veld werd aanvankelijk getrokken door een Morris met 15,9 PK benzinemotor, 4 weg- en 4 terreinversnellingen en een 30 m lange lier. Snelheid 2 - 90 km.
Met haar geheim rapport van 29 Jan 1935 no 3 Geheim licht de Commissie voor Autotrekkracht de M.v.Def. in over een demonstratie op 7 Dec '34 met een zeswielige Chevrolet-truck en een door de NV van Doorne's Aanhangwagenfabriek geconstrueerd aanhangsel naar inmiddels gewijzigd ontwerp van 1e Luit. Ir. P.H. van der Trappen naar welker uitvoering het "Trado" genaamd is. De genoemde luitenant leverde zijn ontwerp via C.G.S. bij de M.v.Det. in op 5 April '34, no 229 E.V./M.D.

De demonstratie werd met een stuk 10 Veld gehouden. Het rapport (in het Centraal Archieven depot D.v.Def.) (AA, nr 203-1935) adviseert de minister om naast de aanschaffing van 6 Chevrolet-Trado's ook een beproeving te houden met een Fordson-zeswieler en daartoe 4 zeswielers aan te schaffen.

Op deze wijze konden een batterij van het R.M.A. met Chevrolettrekkers en een batterij met Fordson zeswielers als trekkracht proeven nemen.

Op 20 Aug '37 brengt de Commissie onder nr 30 Geh. aan de M.v.Def. haar "verslag nopens de beproeving van Tradotrekkers op grote schaal" uit. (Centraal Archieven depot nr D. 1812 '37) Aangeschaft bleken voor de motorart. en luchtdoelart. tezamen 11 Chevr.-Trado's en 11 Ford-Trado's (Tot aankoop van Fordson zeswielers was nog niet overgegaan). Bij deze Trado's was de eis gesteld, dat tevens 10 manschappen en 40 schoten in 4 kisten meegevoerd moesten kunnen worden.

Na een verslag, dat de technische resultaten tot in de kleinste bijzonderheden weergeeft en dat met 8 foto's geïllustreerd is, komt de commissie tot de volgende uitspraak:
"In aansluiting aan deze gevolgtrekkingen moge de Commissie aan Uwe Excellentie voorstellen de Tradotrekkracht voor het geschut van 10 veld, 15 kv l 15 en 7,5 tl in te voeren".

Een gevolgtrekking uit dit verslag moge hier zeker niet achterwege blijven, n.l. dat de NV v. Doorne niets onbeproefd heeft gelaten, niet alleen aan alle - soms futiele – voorgestelde verbeteringen tegemoet te komen, maar ook eigen technische bekwaamheden toe te passen, wanneer dit maar even tot verbetering kon leiden.

Het is dan ook geen wonder, dat de Min. v. Def. (30 Sept 37 no R 202 Geh) de CGS mededeelt "Met belangstelling nam ik kennis ….." en "Ik spreek mijn waardering uit voor de belangrijke arbeid, welke door voornoemde Commissie verricht. (Zie ook bijlage 36)

De geïnteresseerde lezer, die zich meer in detail op de hoogte wil stellen van genoemde eigen technische bekwaamheden t.b.v. De Kon. Landmacht wordt de lezing aanbevolen van het uitstekend gedocumenteerd en rijk geïllustreerd boekwerk "De Technische Loopbaan van R.J. van Doorne", dat samengesteld werd naar aanleiding van diens erepromotie op 21 September 195l aan de

Technische Hogeschool te Delft. Het werd samengeteld door de Heer W.R.A. van Ekelen en aan doctor Huub opgedragen.

Op 29 Oct. '37 komt dan de ministeriële beschikking af 15 Tradotrekkers, voorzien van lier, t.b.v. het R.M.A. aan te schaffen. Beschikbaar wordt gesteld f. 85.050.
Op 25 Feb '38 schrijft de CGS aan de Insp. der Art., dat er voor het R.M.A. 90 trekkers nodig zijn. Wijl er reeds 48 trekkers aanwezig zijn, moeten derhalve nog 42 Trado's voor ombouwing van gevorderde auto's worden aangeschaft. Wel maakt de C.G.S. Zich zorgen over de vraag, of er bij een eventuele mobilisatie voldoende werkplaatsen en burgermonteurs beschikbaar zullen blijken, gezien enerzijds de te verwachten vraag naar reparatie voor de duizenden andere te vorderen auto's en anderzijds wijl vele dienstplichtige monteurs hun oproep te volgen hebben.

Op 7 Maart '38 volgt dan van de M.v.Def. de opdracht 34 Trado-trekkers voorzien van lier aan te schaften: 23 voor het R.M.A. en 11 voor K LuA. De Fordsonstrekkers moeten in reserve blijven.

Tenslotte wordt merkwaardig genoeg op 27 Aug '39 door de D.E.V. van de OL en Z het bevel ontvangen met spoed 20 Trado's t.b.v. 15 RA aan te schaffen. Het contract met NV v. Doorne wordt afgesloten en de eerste 4 kunnen binnen een week worden afgeleverd.

Komen nu de pantserwagens aan de beurt.

Hoorde men in de eerste jaren na Wereldoorlog I, als het gesprek over de prestaties der Geallieerden met pantser- en gevechtswagens ging, dat deze voertuigen in ons waterrijk land met vaak slappe bodem niet bruikbaar zouden blijken te zijn, langzamerhand verdween deze mening meer en meer.

En zo vindt men in De Militaire Spectator van Juni 1936 een artikel van ir. P.M. v.d. Trappen over de "hedendaagse stand van de pantserwagen techniek", waaruit blijkt, dat men ook in ons land en wel bij Van Doorne's Aanhangwagenfabriek zich ernstig met de mogelijkheid bezig houdt deze voertuigen eventueel te kunnen inzetten.

De schrijver stelt,
"In het algemeen kan gezegd worden, dat de pantserwagen in hoofdzaak een verkennend orgaan is en eerst in de tweede plaats een vechtorgaan. Zij moet dus in staat zijn verrassend op te treden, waaruit de volgende eischen voortvloeien.
Groote snelheden en geruischloosheid,
goede beweeglijkheid door het terrein,
voldoende vuurkracht en bepantsering."
"Pantserwagens moeten, zoo noodig, de wegen kunnen verlaten. Verplaatsingen door het terrein zullen in hoofdzaak beperkt blijven tot het omtrekken van opgeworpen wegversperringen, bezette dorpen, enz. Wel zal hierbij als eisch moeten worden gesteld, dat deze verplaatsingen in het terrein op vlotte wijze kunnen geschieden.

De aanwezigheid van een snel afneembare, of mechanisch in te schakelen lichte rupsbandconstructie zal in het terrein de adhaesie-trekkracht en het overschrijdingsvermogen zeer ten goede komen."

Hij geeft dan een overzicht van de stand van zaken in diverse landen. (1936!)
Teneinde een algemeen inzicht te verkrijgen in boven besproken pantserwagen uitvoeringen, volgt hieronder een vergelijkende staat, waarin de voornaamste technische gegevens zijn opgenomen.

	lengte	pantser	gewicht	pk/ton	km/uur	asdruk	Banden
	m.	mm.	Ton		vu.au	vooras	

Engeland							
Vickers-Guy '29	6,58	6-8	9,3	9	50/8	2,5	lucht
Lanchester '32	6,20	6-8	6,8	7	70/8	2,1	lucht
Italië							
Fiat M '32	4,60	8-13	7	7	70/40	1,8	lucht
Japan							
Marine M '32	4,80	8-11	6,5	14	80/10	1,2	lucht
Tschecho Slowakije							
Tatra	7,6	11	9	11	60/-	-	
Zweden							
Landsverk. '33	5,60	5-8	6,8	11	65/40	1,8	massief
Frankrijk							
Berliet TV-PDM	5,02	5-20	9-10	8	80/10	2	Veil-Picard
" TV-PC	5,0	9,5	8	10	60/55	2,2	id.
Amerika							
4-wieler T5 '34	4,57	3-6	3,8 leeg	30	88/-	1,6	Schotzeker
6-wieler T4 '33 (chassisloos)	5,00	4-9	4 id.	35	88/10	1,2	id.

en gaat verder met:
"Aan de hand van de hiervoor besproken technische eischen is door de firma van Doorne's Aanhangwagenfabriek te Eindhoven een pantserwagenconstructie ontworpen, waarbij is uitgegaan van het principe, dat een gepantserd voertuig uit een min or meer sterk pantser moet bestaan:
- waarin het motoraggregaat op de gunstigste plaats wordt gemonteerd en
- waaraan het loopwerk (autowiel of rupsband) wordt bevestigd.
Wat dit loopwerk betreft, zoo kan hiervoor gebruik worden gemaakt van de Trado-bogie of van de lichte Vickers of Harrington rubsbandconstructie.

Doordat het chassis is vervallen, verkrijgt men de volgende voordeelen:
- een besparing in gewicht,
- het voertuig kan lager worden gebouwd (2-2,20 m),
- het voertuig kan drijvend en gasdicht worden gemaakt,
- ook de bodem is gepantserd,
- geen aandrijforganen onder het voertuig,
  - zeer kort voertuig (4,30 m).
  -

In het voertuig wordt geplaatst een Ford V-8 motor, gevende 16 pk/ton wanneer het totale gewicht 5,5 ton bedraagt. De geheele bepantsering is 8 mm behalve voor de spatschermen en de bodem, welke 5 mm is. De wieldrukken bedragen voor 600 kg en achter 1075 kg."

Interessant is het nu te lezen, hoe op 16 Feb '38 deze DAF aan de D.E.V. een volledige beschrijving met talrijke foto's (origineel nog aanwezig bij de Sectie krijgsgeschiedenis BLS) van de dan ontwikkelde pantserwagen aanbiedt.

De omschrijving volgt hier:
OMSCHRIJVING DAF ZESWIELIGE PANTSERWAGEN TYPE 3, 1938.

PANTSERING	voorzijde	10 mm bij 45 graden
	achterzijde	10 mm bij 35 graden
	bovenste zijvlakken	10 mm bij 20 graden
	onderste "	10 mm bij 25 graden
	dak	6 mm vlak
	bodem	5 mm vlak

spatschermen 4 mm vlak

MANSCHAPPEN: 5 personen.

SNELHEID vooruit 75 KM
achteruit 50 KM

BENZINEVOORRAAD: 100 Liter

ACTIERADIUS: 300 KM.

TERREINMOGELIJKHEDEN: zeer gunstig, zelfs nog beter dan de U bekende Trado III en Trado IV zeswielige terreintrekkers.

GEWlCHT: a. bedrijfsklaar doch zonder koepel, bewapening or manschappen 4150 KG.
hiervan:
op de 4 achterwielen 4 x 750 KG = 3000 KG
op de 2 voorvielen 2 x 575 KG = 1150 KG.
b. met manschappen, koepel en bewapening 5500 KG.
hiervan:
op de 4 achterwielen 4 x 1000 KG = 4000 KG
op de 2 voorwielen 2 x 750 KG = 1500 KG.

MOTOR: Ford V8, water gekoeld.

MOTORVERMOGEN: 85 PK 20 kgm.
per ton gewicht 15 1/2 PK.

VERSNELLINGSBAK: Ford 4 versnellingen vooruit
4 " achteruit.

AANDRIJVING:Op de vier achterwielen.

BEBANDING: luchtbanden 900 x 16 met terreinprofiel.
Cellastic schotvrije banden in ongeveer
gelijke afmetingen, ook met terreinprofiel.
Beide typen banden kunnen voorzien worden van terreinklauwen.

BESTUDERING: dubbele besturing voor- en achteruit op voorvielen.

AFMETINGEN:

lengte	4. 75 M.
breedte	2.- M.
hoogte zonder koepel	1.60 M.
hoogte met koepel	2.16 M.
bodemvrijheid	0.4, M.
draaicirkel	1,.50 M.
laadvermogen	0.60 M.

BIJZONDERHEDEN:
chassisloze constructie, de pantsering doet tevens dienst als draagraam. Onafhankelijk geveerde voorwielen. Motor achterin gebouwd, kan in den wagen zelf door achterbestuurder worden verzorgd. Pasklaar voor normale Landsverk koepel. Ruimte aanwezig voor Philips radio zend- en ontvangstinrichting.
Uitzicht voor- en achterbestuurder door speciale prisma's.
Pantserkast is gasdicht. Motorruimte geheel gescheiden van gevechtsruimte. De lucht in de gevechtsruimte kan worden afgezogen met dezelfde ventilator als gebruikt wordt voor de koeling van den motor.

Uit een geheim rapport van 15 bladzijden van de Commissie Pantser automobielen nr 38 G dd 29

sep '38 aan de M.v.D. over de proefnemingen met deze DAF Pantserwagen type 3/1938 (Sectie krijgegeechiedenis Kon. Landm. nr 406/2) blijkt, dat een groot aantal deskundigen zich serieus en diepgaand een oordeel gevormd hebben over de prestaties van deze pantserwagen.

Echter blijkt ook - 1938 - , dat met grote waardering voor de prestaties, welke de wagen kon leveren er ook nog verscheidene verbeteringen nodig geacht werden. Voorstellen tot bestellingen komen hierbij dus nog niet voor.
Deze zijn echter tenslotte wel gekomen, want volgens de pantserwagen indeling op 10 Mei blijken er 30 paw beschikbaar te zijn:

PANTSERWAGENS ingedeeld op 10 Mei 1940 bij
Lichte Divise
Organiek behoorden hiertoe:
het 1e Eskadron pantserwagens en
het 2e Eskadron pantserwagens,
elk bestaand uit vier pelotons a 3 wagens.
Het 1e Eskadron pantserwagens (min 2 pelotons) werd op 29 April ingedeeld bij de verdediging van het Vliegpark Schiphol.
Twee pelotons van 1 E. Paw. werden op 20 April ingedeeld bij de verdediging van het vliegpark Ypenburg.

Het 2e Eskadron pantserwagens (min twee pelotons) was ingedeeld bij 1 R.H.) IV L.K.)
Twee pelotons van 2 E. Paw. waren ingedeeld bij 4 R.H. (II L.K.)

Bij de reorganisatie van het wapen der Cavalerie op 1 Mei 1940 werden de sectiën pantserwagens van de Verkenningsafdeelingen der Legerkorpsen ingedeeld bij de regimenten huzaren en wel:

1e	sectie	pantserwagens	bij 3 R.H. (I L.K.)
2e	id	idem	bij 4 R.H. (II L.K.)
3e	id	idem	bij 2 R.H. (III L.K.)
4e	id	idem	bij 1 R.H. (IV L.K.)

De naam sectie pantserwagens werd gewijzigd in pelotons pantserwagens.
Hiervan was:
de 1e sectie Paw. (peloton) op 20 April 1940 ingedeeld bij de verdediging van het vliegpark "Waalhaven";
de 2e sectie Paw. (peloton) organiek ingedeeld bij 4 R.H. (II L.K.);
de 3e sectie Paw. (peloton} pro memorie
de 4e sectie Paw. (peloton) ingedeeld bij 1 R.H. (IV L.K.) (de paw. "Wisent" en "Panter")

Totaal:
1 E Paw 12 paw.
2 E. Paw 12 "
1e Sectie (Pel) 2 "
2e Sectie (Pel) 2 "
3e Sectie (Pel) 2 "
4e Sectie (Pel) 2 "
– – –
30 paw.

En wat heeft men nu met deze wagens tijdens de oorlogsdagen gepresteerd? Hierover bestaat een rapport van het hoofd der Sectie krijgsgeschiedenis dd 1 Dec '49 no 776 aan CGS.
Dit rapport beperkt zich tot de ervaringen, opgedaan bij het Depot Cavalerie.

Na hierin eerst naar bovengenoemd rapport 38 G te hebben verwezen, gaat men door:

"Hierna is de D.A.F. pantserwagen nog aan een technisch onderzoek aan de Artillerie-Inrichtingen onderworpen, waarover op 18 October 1938 een zeer gunstig rapport werd uitgebracht, tegelijk met het tweede rapport van de commissie van 18 October 1938, dat niet,in ons bezit is.

De firma van Doorne heeft verschillende wijzigingen en verbeteringen aangebracht, waarna haar pantserwagen werd aanvaard en als paw M 39 werd ingevoerd. Volgens opdracht van de Minister van Defensie zouden deze pantserwagens voor 1 December 1939 afgeleverd moeten zijn en zouden zij worden ingedeeld bij het inmiddels op te richten 3e eskadron paw.

Tengevolge van de oorlogsomstandigheden is echter de aflevering vertraagd. De eerste pantserwagen werd op 27 November 1939, de tweede op 30 November 1939 afgeleverd. Op 25 Februari 1940 waren vijf pantserwagens afgeleverd, die begin Maart naar de Hembrug gezonden werden voor plaatsing der kanonnen. Hoewel de Artillerie-Inrichtingen toegezegd hadden; dat de kanonnen in enkele dagen gemonteerd zouden zijn, konden deze eerste vijf pantserwagens eerst op 27 Maart de Hemburg verlaten, doch de mitrailleurs ontbraken toen nog.

Bij het uitbreken van de oorlog waren tenslotte zeven pantserwagens M '39 bij het Depot der Cavalerie aanwezig. Hiermede is slechts zeer weinig gevechtservaring opgedaan. Een peloton begeleidde op 11 Mei een munitie-konvooi naar Delft en is op weg daarheen in vuurgevecht geweest met parachutisten. Tijdens dit gevecht (waarbij een wachtmeester ia gesneuveld) werd een wagen getroffen, die tengevolge van een ontzet voorwiel in Delft moest worden achtergelaten. Een wagen is langs de kunstweg Delft-Overschie eveneens met parachutisten in contact geweest en nog een derde wagen bij de strafgevangenis in Scheveningen. Op 13 Mei is een peloton naar Amsterdam geweest om munitie en onderdelen te halen in de Hembrug en het munitiemagazijn in de IJpolder. Tenslotte hebben de overige wagens, die nog niet gevechtsklaar waren, patrouille gereden in Den Haag.

Deze weinige ervaring wettigt geen gefundeerd eindoordeel, doch wel moet er de aandacht op worden gevestigd dat twee wagens een flinke scheur in het pantser rechts onder het kogelgewicht van de voor-mitrailleur vertoonden, juist op de plaats, waar dit te voren door Wmr-monteur Addink was voorspeld en die naar diens mening veroorzaakt werd door spanningen, die tengevolge van de vorm van de pantsercarosserie moesten optreden."

Bij de ontwikkeling van nieuwe typen mag ook nog een derde een bescheiden plaats innemen, nl. het "toestel Molema". Het gaat hierbij om in één ziekenauto - meestal gevorderde vrachtauto - een brancard ophanginrichting, systeem dr. Molema toe te passen.

De internationale kritiek hierop was niet mis, want op 19-2-'27 luidde deze van het Instituut de materiel sanitaire a Geneve:
Le cadre passe-partout de la Croix-Rouge neerlandaise merite re'ellement son nom. Il est d'une conception très ingenieuse et donne une impression de securite et de bien-etre pour les tranaportes, etc. Op 4 Aug '27 werd een door het Hoofdbestuur van het Ned R.K. aangeboden toestel "Molema" door CGS overgenomen.

De geschiedkundige beschrijving in dit hoofdstuk is nog al uitgebreid geworden. Echter is de motorisering van de legers na de Ie Wereldoorlog zo indringend geworden, dat zij in de krijgsgeschiedenis mede aanleiding geweest is om van de "Oude Geschiedenis" naar de "Nieuwe" over te stappen.

Bij de behandeling van de jonge "Sectie Motordienst" mocht daarom wel even bij haar worden

stilgestaan. Nu wordt de normale draad opgenomen.

De Algemene Instructie voor het hoofd van de Sectie Motordienst van de Etappendirectie (Sep '36) vangt aan met:

"I Algemeen.
1. Deze instructie bevat een overzicht van de maatregelen, welke het hoofd van de Sectie Motordienst (E.M.O.) moeten worden getroffen, en is voorts een richtsnoer voor de uitvoering van het bepaalde in het "Voorschrift Etappen- en Verkeersdienst".

2. De Sectie Motordienst van de E.D. wordt bij voormobilisatie gevormd uit de Sectie M.D. van de Hoofdafdeling Etappen- en Verkeersdienst van de Generale Staf."

Hieruit blijkt dus, dat de sectie in vredestijd reeds gedeeltelijk aanwezig was.
Het voorschrift E.D.'47 nu bepaalde o.m.:
"Aan het hoofd staat de E.M.O.
Hij is belast met:
a. het doen uitvoeren van alle vervoeren met auto's welke door de D.E.V. worden gelast;
b. de regeling van de aanvulling van personeel van de motordienst bij de onderdelen van de strijdmacht;
c. de regeling van de herstelling van motormaterieel, voor zoverre zulks niet bij de troepen kan plaatsvinden;
d. de regeling van de aanvulling van motormaterieel bij de onderdelen van de strijdmacht en van de afvoer van onbruikbaar motormaterieel;
e. het vormen van nieuwe auto-en motorrijwielformaties, voor zoverre zulks door de OL en Z wordt gelast;
f. het regelen van de aanvoer van bedrijfsstoffen, onderhoudsmiddelen, verwisselstukken, banden en gereedschappen."

In April 1940 kende de sectie onder haar hoofd de volgende bureaux:
P. Personeel (5 officieren)
V. Vervoeren (1)
M. Motordienst (3)
H. en O. Herstellingen en Onderdelen (1)
B. Bedrijfsstoffen (1)
A. Aanvragen motormaterieel (1)
R. Registrators

"II Taak.
10. De taak van de E.M.O. is omschreven in de punten 23 t/m 26 en 35 t/m 37 van het V.E.V.

Bovendien is hij belast met de behandeling van alle aangelegenheden betreffende het Depot van de Motordienst (D.M.D.) en de Etappen autocompagnie (E.Aut.Comp.)"

Maar ook t.a.v. de herstellingen, navordering en aanschaffing van auto's en motorrijwielen had hij bemoeiing. Uit een en ander blijkt, dat het oprichten van herstelwerkplaatsen met alles wat daaraan vastzit, tijdens de mobilisatie, c.q. in de oorlogsdagen aan het initiatief van de E.M.O. was overgelaten. Zie:

"Materieel.
13. Herstelling motormaterieel. (pt. 36c V.E.V.).

De E.M.O. doet den D.E.V. voorstellen tot het oprichten van etappenherstelwerkplaatsen, hij regelt deze oprichting en oefent namens den D.E.V. op die werkplaatsen het toezicht uit.
Overigens handelt hij ten aanzien van de herstellingen van motormaterieel overeenkomstig het bepaalde in het "Voorschrift op het oorlogsbeheer van het motormaterieel bij de Koninklijke Landmacht" (O.B. Mot. M. punten 29 en 30) en in het "Voorschrift onderhoud motormaterieel" (V.O. Mot. M.) Hoofdstuk VI B.

14. Aanvulling motormaterieel. (pt. 36d V.E.V.).
Na de voltooiing der mobilisatie ontvangt de E.M.O. van de legeronderdeelen opgaven van het aan de oorlogsorganisatie dan ontbrekende motormaterieel.

Hij doet deze opgaven per groote eenheid verzamelen en draagt zorg dat aan C. - D.M.D., namens den D.E.V., opdracht wordt verstrekt voor aanvulling van dat materieel.

Ten aanzien van de aanvulling van motormaterieel hetwelk verder aan de oorlogsorganisatie der onderdeelen komt te ontbreken handelt de E.M.O. overeenkomstig het bepaalde in het O.B. Mot. M. punt 19.

Hij doet de D.E.V. voorstellen betreffende de navordering of aanschaffing van auto's en motorrijwielen, waarbij er op gerekend moet worden dat de 1e navordering zal geschieden op den 8ste mobilisatiedag."

Hoewel derhalve de E.M.O. een zeer belangrijke figuur in het vervoerapparaat van het gemobiliseerde leger betekende, was hij echter niet de enige autoriteit.

Zo behoorde tot het Veldleger de volgende vervoersinstantie met haar organen:
Het HKV met Sectie VI (aan- en afvoer en verkeersdienst).
a. de Compagnie verkeerstroepen,
b. het Autoregiment, waarbij het Vde Autobataljon voor materieelvervoer en het VIde Autobataljon voor geneeskundig vervoer,
c. de Legerkorpsautobataljons, welke hoofdzakelijk het vervoer verzorgden tussen de eindstations van de etappendienst en de legerkorpsaanvullingsplaatsen. De 3e en 4e compagnie van deze autobataljons varen aanvankelijk beladen met munitie (rijdende munitiemagazijnen),
d. gedeeltelijk gemotoriseerde troepentreinen.

Bij de overige troepen werden onder meer de volgende vervoersinstanties aangetroffen:
Het HK-Vg H met een Sectie VI (aan- en afvoer en verkeersdienst) verdeeld in bureau's voor motordienst, verkeer te water en verkeer te land,
- de stafkwartieren van Oost- en Westfront van de Vg H eveneens met een Sectie VI,
- enkele andere staven (TBO en Peel-divisie) met een sectie motordienst.
Om welke getallen ging het nu met het militaire vervoer? Welnu in 1940 gebruikte het leger circa 30.000 rij - en trekpaarden naast 23.000 motorvoertuigen.

Over de paardentractie werd toen geklaagd. Zij werd niet geschikt geacht voor verplaatsing en aanvoer over grotere afstanden. Nu dat is dan ook wel gebleken. In de Grebbelinie bv. gingen de rijpaarden bij oorlogsgraad 4 (dwz toen de Duitsers het land binnenvielen) onmiddellijk "naar achteren".

Toch moet verklaard worden, dat, toen op Dinsdagavond 14 Mei de terugtocht bevolen werd, waarbij de Duitsers het die nacht de Ned. troepen weliswaar niet moeilijk hebben gemaakt, de treinen met hun paardentractie behoorlijk zonder kleerscheuren achter de Holl. Waterlinie terecht gekomen zijn. Maar over de paarden later in hoofdstuk XVII.

Waar haalde de legerleiding de 23.000 motorvoertuigen vandaan?
Uit Hoofdstuk II weet de lezer reeds: door vordering. Achteraf moet men toch wel deze heksentoer met enige bewondering beschouwen.
Dat men reeds in vredestijd met zijn toen bestaande tegenwerkende omstandigheden een organisatie op touw heeft veten te zetten, waarbij de troep behoorlijk op tijd grotendeels aan zijn trekken is kunnen komen, is een compliment waard.

Want men onderschatte de moeilijkheden niet, als daar waren:
- overleg met honderden burgemeesters en gemeentelijke instanties;
- aanwijzen van vorderingsterreinen;
- selecteren van velerlei auto's bij duizenden bezitters;
- instructies voor vorderingscommissarrisen;
- keuringen ter plaatse;
- taxaties van prijzen;
- niet opkomen van chauffeurs;
- weg blijven van bezitters met hun wagens;
- reeds enige maanden eerder gevorderde auto's door B.O.U.V. Troepen, welke vordering niet voorzien was.
En zo kan men doorgaan. In elk geval moet er door die "automaniakken", zoals de troep ze vaak pleegden te noemen, bergen werk verzet zijn.

De instructie voor de vorderingscommissarissen en voor de burgemeesters van gemeenten, waarin vorderingsterreinen gelegen zijn, telde 18 bladzijden, had 22 bijlagen en een aanhangsel. Zij is te vinden in het Centraal archieven depot M.v.Def.. onder G.G. 2 ong. A 1930. (Geheim Besch. M.v.D. IIe afd. B)

Eenmaal gevorderd, werden de auto's van de vorderingsterreinen naar de troepenonderdelen gebracht. (Sommige onderdelen hadden ook wel zelve bij dealers georganiseerd, of zo U wilt, hun slag geslagen. Dat zij daarmee andere onderdelen mogelijk benadeelden, kwam toen niet in hen op.) Naarstig werd er nu in legergroen geschilderd en kon men de weg op en nam het militaire verkeer een aanvang. Dat was niet gering.

Zo was er nodig:
- voor het vervoer van een infanteriebataljon een spoortreinstel of 88 vrachtauto's (4 van de 20 sectiën van een autobataljon);
- voor het vervoer van 1.000 ton goederen:
een gemiddelde goederentrein van 50 wagons van 20 ton met weinig personeel, of zeven middelbare binnenvaartschepen van ± 140 ton of een schip van 1.000 ton, ook met weinig personeel (± drie man per schip) , of ± 400 voertuigen met tweemaal zoveel aan chauffeurs en bijzitters.

De eerste concentratiedag werd vastgesteld op 1 September 1939.

Voor de wegvervoeren met militaire autocolonnes waren uitgebreide mars- en verkeereregelingen ontworpen met gegevens over route, mobilisatiecentra, aanvangspunt, aantal motorvoertuigen, colonnelengte (voor een marcherend autobataljon was dat 25 km), eindpunten en kantonnementen. Verder een uitgebreide verkeersregeling voor de verkeersrotondes om Utrecht heen. Immers een regelmatig verlopend militair wegvervoer is slechts mogelijk bij goede verkeersregeling en verkeersdiscipline. Het laatste was nooit een van de sterke zijden van het Nederlandse volkskarakter. De OLZ sprak van een wantoestand door het onverantwoordelijk rijden door militaire chauffeurs. Toen, na een klacht van de ANWB en enkele rondschrijvens, geen verbetering intrad, gaf de Opperbevelhebber in October 1939 opdracht een motorverkeersbrigade te vormen uit

personeel van de politietroepen op motorzijspancombinaties. De taak omvatte:
- de veiligheid verzekeren van burger en militair verkeer,
- controle uitoefenen op:
• de maximum snelheid van het militaire verkeer,
• het verbod van het aanhouden van burgerauto's door militairen, het zg. liften,
• de kentekenen van militaire voertuigen,
• misbruik van militair vervoer,
• economisch benzineverbruik.

De rapporten van de verkeersbrigade werden ter afdoening in handen gesteld van de tot straffen bevoegde meerderen van de overtreders. De Inspecteur Politietroepen was belast met de regeling van deze verkeerscontrole. De wegverkeersleiding berustte, zoals vermeld, bij de autoriteiten MG en andere hoge troepencommandanten.
Enkele herinneringen van terzake geïnterviewden mogen samen een beeld geven, hoe een en ander bij de motordienst reilde en zeilde.
- In hoofdstuk III is reeds gebleken, dat het motorapparaat bij diverse evacuaties voortreffelijk werk geleverd heeft.
- Zo zegt een toenmalige C-Aanvullingsplaats Levensmiddelen: Opkomst 's-Gravenhage. Onmiddellijk vertrek naar Helmond. Dekens en rijwielen (ja, ook die moesten gevorderd worden) gevorderd. Vele onderdelen vorderden deze artikelen, waardoor moeilijkheden ontstonden, vermeerderd met de primitieve gedachte, dat de rijwielen geen bandremmen mochten hebben.
- De "enkelvoudige" oorlogsonderdelen van II Autobataljon (van II LK), dat geen vredeskern had, mobiliseerden in de mobilisatiecentra in Amsterdam en Woerden. Vandaar verplaatste het bataljon zich tijdens de concentratie naar zijn oorlogslegeringsrayon te Doorn. Daar aangekomen ving het zijn taak aan: het vervoer van troepen, munitie, materieel e.d. Levensmiddelen werden dagelijks en automatisch vervoerd van het Eindstation te Zeist naar de Legerkorpaaanvullingsplaatsen te Maarsbergen en Leersum voor II Div en IV Div. Daar warden door de levensmiddelentreinen de verplegingsartikelen afgehaald. Andere wegvervoeren geschiedden incidenteel en op aanvraag.
- Een bataljonscommando: In vredestijd was geen transport bij het bataljon aanwezig.
De sectie 4,7 pag beschikte over de organieke trekkers en motorrijwielen.
Bij telegram O kwamen een aantal auto's ter beschikking van het Vrijw. Landstormkorps Motordienst (met de eigenaren als chauffeur) tegen een vaste dagvergoeding. Een en ander was geregeld.
Toen de mobilisatie langer ging duren, werd dit een kostbare zaak en werd tot aankoop van een aantal vrachtwagens, een personenwagen en een aantal motorrijwielen overgegaan met als afbetaling op de koopsom de bespaarde bedragen van de auto's van het V.L.K. Md.
Bij de algehele mobilisatie werd het resterende bedrag ineens voldaan. Een chauffeurs- en ordonnansdetachement werd toen aan het bataljon toegevoegd.
- Een legerkorpsintendant: Transport van eindstation naar aanvullingsplaatsen (door IV Auto-bataljon) was uitstekend. Extra transporten door dat onderdeel (b.v. voor de opslag van een vierdaagse reserve-voorraad (voor IV L.K. in Baarn) verliepen vlot en met volle medewerking. Transport door de onderdelen van IV L.K. eveneens goed. (zie bijlage 37.)

- Een officier van het Depot Motordienst:
Wat betreft de herstellingen van het motormaterieel van Auto Regimenten en andere onderdelen van het Veldleger was de Herstellingsploeg van Aut.Reg. te gering uitgerust.
• Alle voertuigen voor gewondenvervoer worden in orde gemaakt. Op 10 Mei te 5.00 vertrokken overeenkomstig de bepalingen 8 secties voor gewondenvervoer naar de Legerkorpsen en Brigades.
• De voeding daarbij was normaal. De bovengenoemde secties kwamen in onderhoud bij de ontvangende onderdelen.
• Op 10 Mei hebben 1 en 2 - V Aut.:Bat. in verband met oorlogshandelingen in de Vesting Holland, elk een bataljon infanterie vervoerd, respectievelijk van omgeving Amersfoort en Leersum naar

omgeving Leiden, Gouda en Rotterdam.
De keukenauto's namen extra levensmiddelen mee.
• Op 11 Mei kwam 3 - K.Md., medegekomen met de troepen van T.B.O., in Zeist aan en werd bij Aut. Reg. ingedeeld.
In nacht van 13 op 14 Mei terug naar Vesting Holland. Op 14 Mei bombardement bij Zwammerdam. Enige gewonden en vernielde auto's.
Na terugtocht Aut. Reg. gelegerd. in het Rayon Bodegraven – Zwammerdam - Alphen a/d Rijn - Ter Aar - Aarlanderveen - Bodegraven.
- Een AAT officier, ingedeeld bij de Lt Div:
De gehele Lt Div moest naar de vesting Holland. 5 CAAT naar Bleiswijk. Eerst moesten toen nog, naar ik meen, 13 voertuigen worden gevorderd (was voorbereid). De voertuigen waren kennelijk door een leek uitgezocht. De verplaatsing verliep ondanks de rivierovergangen bij Waalwijk en Gorinchem nog vlot. We vormden een gedeelte van de "autotrein". Wel eerst een beschieting in Loon op Zand, welke enkele doden en enkele voertuigen o.a. benzine auto kostte. Daarna beschieting op de pont in Gorinchem. Bleiswijk kon niet worden bereikt. Vandaar op nader bevel naar Molenaarsgraaf, met Staf in Bleskensgraaf. (Van de Staf werden een paar munitievoertuigen vernietigd).
Een aanvullingsplaats moest worden ingericht bij Lexmond n.b. boven op een dijk. Ik heb dit niet gedaan, maar eerst gewacht tot de aanvoer van het eindstation was aangekomen. Dit geschiedde met witte vrachtauto's van v. Gend en Loos. Toen heb ik een gebouwtje gehuurd (genomen) en daar een gedeelte levensmiddelen opgeslagen. Overigens maar een klein gedeelte, immers er moest ook voor 1 RH (1016 paarden) worden gefourageerd.

De enkele onderdelen, die kwamen, heb ik voor enkele dagen zo uit de auto's meegegeven zonder papieren. (Grappige noot: de begeleidende O.A.A. vroeg onder levensgevaarlijke omstandigheden hoeveel rijst, thee enz. uit de wagens was genomen en verstrekt. Hij wilde eerder niet vertrekken en zei, dat hij misschien zou worden beschuldigd van diefstal. Een kenmerk van de tijd.)
De volgende dag opnieuw slechts enkele onderdelen voorzien. Andere konden door beschietingen niet komen. Overigens was de AvLm moeilijk te bereiken door de wanordelijke verplaatsing van het III LK via Noordeloos en Goudriaan.
Tijdens de verplaatsingen slechts enigszins hinder gehad van para's.
- Een en ander uit het rapport van de Commandant Detachement Motordienst.
Het Detachement Motordienst van het Etappen Commando Rotterdam leverde bij aankomst te Rotterdam voor de navolgende onderdelen wapens:
I. Etappen Intendance (Afdeling)
II. Etappen Commando Rotterdam, waartoe behoorden:
    a. Staf
    b. Afdeling Verzendingen
    c. Veterinaire Dienst
    d. Militaire Politie.
III. Garnizoens Commando Rotterdam
IV. 3e Roode Kruis Compagnie
V. Centraal Militair Hospitaal
VI. Bloedtransfusiedienst
VII. 39 R.I. Bewakingstroepen (later eigen wagenpark)
Van deze onderdelen hadden ad V en VI eigen wagens, welke bij het Detachement in onderhoud waren, terwijl het personeel ingedeeld was bij de Staf van het Etappencommando.

Voor bovengenoemde onderdelen bleken nodig:
ad I. 73 drietons vrachtwagens
8 achttons opleggers
3 kleine bestelauto's

2 zware personenauto's
12 lichte personenauto's
6 motorrijwielen.

ad II. 3 personenautomobielen en 2 motorrijwielen
a. 1 personenautomobiel
1 tweetons vrachtwagen
b. 1 tweetons vrachtwagen
c. 1 personenautomobiel
1 drietons vrachtwagen
d. 1 personenautomobiel
1 vrachtautomobiel
ad III. 2 personenautomobielen en 2 motorrijwielen
ad IV. 1 personenautomobiel
1 vrachtautomobiel

Voor de op te richten auto-compagnie waren benodigd:
6 personenautomobielen
6 vrachtautomobielen
13 motorrijwielen

	vrachtwagens	opleggers	personenauto's	motorrijwielen
	87	8	29	23
reserve 10%	9	2	3	20% 4
	97	10	32	27

Hoewel oorspronkelijk de automobielen, beschikbaar voor de Etappen-Intendance, bestemd waren voor het verkeer tussen de magazijnen en de spoorwegstations of de laadplaatsen voor de binnenscheepvaart te Rotterdam, is in de praktijk de noodzakelijkheid gebleken, vrachtwagens te gebruiken voor rechtstreekse verzending van goederen naar de eindstations (c.q. magazijnen). Gewoonlijk was deze verzending bij een storing in de spoorweg- ot vaartuigendienst, dan wel als een aanvulling op die diensten. Deze werkzaamheden, bestemd voor de E.A.C., bleken door de ligging van deze compagnie te Hillegom te tijdrovend en daardoor moeilijk uitvoerbaar. Herhaaldelijk is er op gewezen, dat de sterkte en aan personeel en aan materieel te klein was voor deze ritten en zijn hiervoor later wagens beschikbaar gesteld door de E.A.C. Deze transporten werden doorgaans uitgevoerd door alleen rijdende wagens, waarvoor van het Detachement alleen chauffeurs (1 per wagen) konden worden beschikbaar gesteld.
Voortdurend is het voorgekomen, dat vrachtwagens, welke hun dagtaak van 8 uur tot 18 uur hadden volbracht, van 18 tot 24 uur moesten worden gebruikt voor andere vervoeren (broodvervoer). Practisch was het onmogelijk wagens tijdig uit het bedrijf te nemen, teneinde deze te reviseren. Zelfs het dagelijks onderhoud was heel moeilijk uit te voeren gezien de lange rijtijden. Tijdens de noodzakelijke reparaties aan de militaire wagens moesten door de Etappen-lntendance burger-wagens worden gehuurd.

Oorspronkelijk was voor het Detachement Motordienst aangewezen een garage, gelegen aan het Noordplein. Weldra bleek, dat deze garage veel te klein was en werd het overgebracht naar de Nenyto-garage nabij de Statenweg, terwijl de legering van de manschappen in de school aan de Haverlandstraat bleef. De grote afstand (ca. 4 K.M.) maakte het toezicht op het personeel in het

schoolgebouw en de garage vrijwel onmogelijk.

Gedurende de mobilisatie bevonden zich te Rotterdam en onmiddellijke omgeving tientallen personen- en vrachtautomobielen, welke waren toegewezen aan onderdelen en bureaux, waar geen technisch toezicht was. Een centrale werkplaats met technisch toezicht, het onderbrengen in militaire garages en indeling van het personeel bij bovengenoemde compagnie ware hiervoor gewenst geweest, terwijl het in de praktijk nodig is gebleken, dat in verband met de wisselvallige rijtijden van de chauffeurs de compagnie over eigen keukens en kokspersoneel beschikte.
- Als slot van deze reeks volgen hier enkele opmerkingen uit het mobilisatieverslag van de Sectie Motordienst E.V. over de periode 22 Aug / 7 Oct '39.
Dinsdag 22 Aug:
Klein verloven ingetrokken. Oorlogsopstellingen veder ingenomen.
De auto's bestemd voor de Q-onderdelen en O-onderdelen werden veder in gebruik gevorderd, nadat het grootste deel tussen Maandag 11 April 1939 en Dinsdag 22 Augustus aan de eigenaars was teruggegeven.
Woensdag 23 Augustus:
6.50 verzending telegram A.
Donderdag 24 Augustus:
16.40 telegram B verzonden (voormobiliaatie) 25 Augustus 1e opkomstdag.
16.50 telegram aan de Burgemeesters van de gemeenten waar voorvordering moest plaats hebben verzonden.
Dit waren: Haarlem (Florapark)
Bloemendaal
Haarlemmermeer
Rotterdam (Mathenesserplein)
Rotterdam (Henegouwerplein)
Sectie Md. geformeerd in Hotel Paules.
Vrijdag 25 Augustus:
Voorvordering motorvoertuigen.
Zeer warm en mooi weer. De vordering verliep naar wens, ondanks moeilijkheden met de opkomst van personeel. Veel vrijwilligers van het V.L.Md. kwamen niet op.
Op deze vorderingsterreinen werden gevorderd de tot keukenauto's te improviseren vrachtauto's alsmede de tot trekkers voor keukenopleggers in te richten vrachtauto's.
Op de V.T.M. in Rotterdam werden gevorderd de personenauto's voor de Staven.
Klachten omtrent niet aankomen van auto's werden deze dag vernomen van verschillende onderdelen. Medegedeeld werd, dat aankomst ook kon worden verwacht in de morgen van 26 Augustus.
Op de V.T.M. zelf werden klachten vernomen, dat men niet tevreden was over de taxatie van de auto's.
Maandag 28 Augustus:
+- 11.00 verzending telegram C.
Algemene mobilisatie, 1e opkomstdag 29 Augustus.
Algemene vordering motorvoertuigen op opkomstdag.
Op deze dag werden de auto's, welke in gebruik varen gevorderd door de O- en Q onderdelen in eigendom gevorderd.
Dinsdag 29 Augustus:
Algemene vordering motorvoertuigen op 115 vorderingsterreinen.
Het verloop van de vordering werd op enige V.T.M. in de omgeving van Den Haag gecontroleerd.
De algemene indruk was, dat de vordering goed en rustig verliep, doch dat vrij laag werd getaxeerd.
Vele vrijwilligers van het V.L.Md. waren niet opgekomen.
Woensdag 30 Augustus:
Als gevolg van het niet opkomen van de vrijwilligers van het V.L.Md. op de V.T.M. moesten vele

burgers worden aangenomen voor het vervoer der auto's.
Dinsdag 19 September:
Bij aanschrijving van 15 September 1939 Z 289 heeft de M.v.D. Bepaald, dat de vrijwilligere v/h V.L.Md. met klein verlof moeten worden gezonden, voor zover zij hun wens daartoe te kennen geven. Overleg gepleegd met I.V.L.S. ter zake, waarbij onmiddellijk 400 ingekomen verzoeken zouden worden behandeld.
Zaterdag 23 September:
Brief verzonden aan C.V., C. - L.K., enz. met verzoek opgave te verstrekken van dpln. in het bezit van het rijbewija A ot B en geschikt om te worden overgeplaatst naar de Md. ter vervanging van de vrijwilligers van het V.L.Md.
Vrijdag 29 September:
Aan C.-D.Md. werd opdracht verstrekt alle vrijwilligers van de L.S. bij het D.Md., voor zover niet ingedeeld bij opgerichte onderdelen met klein verlof te zenden.
Aantal +- 500.
In totaal werden derhalve maatregelen getroffen +- 900 vrijwilligers met klein verlof te zenden.

Vrijdag 6 October:
Bij beschikking van 6 October1939 No 3288 E.V./ Md. werd door de O.L.Z. een verkeersbrigade, bestaande uit 24 zijspan-combinaties opgericht voor de controle op en naleving bepalingen.
De verkeersbrigade werd samengesteld uit personeel politietroepen.

Algemene opmerkingen.
Regeling vordering.
De algemene indruk is geweest, dat de voorbereiding en regeling van de vordering goed was.
Uiteraard heeft de ene V.C. meer tijd nodig gehad voor de vordering dan de andere.
Het algemene verloop is goed geweest, de auto's zijn voor het grootste deel op tijd aangekomen, zo ook de auto's welke tot keukenauto moesten worden ingericht, en de trekauto's voor keukenoplegger.

Taxatie.
Veel klachten werden vernomen ten aanzien van de taxatie der voertuigen, vele taxateurs bleken niet competent. De oorzaak schuilt in het volgende:
Teneinde verzekerd te zijn van de nodige taxateurs, is bij de voorbereiding der vordering aan de burgemeesters opgave gevraagd van bonafide en ter zake kundige taxateurs.
Gebleken is, dat vele burgemeesters mensen hebben opgegeven, die totaal ongeschikt waren. (b.v. handelaars in oud roest).
Uiteraard ontstond hierdoor nogal ontevredenheid onder de autoeigenaars.

Materieel.
Het materieel met uitzondering van de personenauto's was minder goed. Als oorzaak kan hier worden genoemd, dat de auto's voor de vordering worden aangewezen gebruik makend van de belasting aangifte biljetten.

biljetten van het vorige belastingjaar. (vordering voor 1939 van belasting formulieren 1938.)

Gemist werden dus de motorvoertuigen gekocht vanaf Mei 1938 tot Mei 1939.

Personeel.
Het personeel belast met de vordering v.Cn., taxateurs, toegevoegd personeel is regelmatig opgekomen.
Dit is niet het geval geweest met de chauffeurs van het V.L.Md.
Ongeveer 2000 V.L.Md. chauffeurs zijn instede van op de V.T.M. naar het D.Md. gegaan te

Haarlem, zodat daar een geweldig overcompleet ontstond.
Op de V.T.M. moesten hierdoor veel burgerchauffeurs worden aangenomen voor het overbrengen der auto's met alle gevolgen van dien (dagloon, voeding, huisvesting, terugvervoer).
Het is hierdoor ook kunnen gebeuren, dat uit een transport auto's een auto is kunnen verdwijnen, welke niet meer is kunnen worden opgespoord. (Politie in gekend).

Ten aanzien van het V.L.Md. personeel diene nog het volgende: Vele vrijwilligers achten zich bedrogen door de propagandisten en wensten hun contract te verbreken. Hun was voorgespiegeld een hoge toelage, danwel alleen de verplichting tot opkomst bij inwendige woelingen. Gezien dit feit heeft de M.v.D. beslist, dat zij, indien zij dat wensen, met klein verlof moeten worden gezonden en worden vervangen door dpln.
Als gevolg hiervan zijn 4500 verzoeken bij de I.V.L.S. Binnengekomen ter vervanging.
Bij het afsluiten hiervan zijn maatregelen getroffen voor de vervanging van 400 vrijwilligers.

Tvee belangrijke zaken blijven bij de beschouwing van de Motordienst nog over:
- de bedrijfsstoffen questie en
- de herstellingen aan het materieel

Van de zijde van de DEV. is de volgende visie over:
Bedrijfsstoffen voor motormaterieel.
Gelet op het grote aantal benzinepompen, dat in den lande aanwezig is en met het oog op de overeenkomst, welke was gesloten met de voornaamste benzine maatschappijen, was het nodig een bijzondere regeling te treffen voor de aanvulling van benzine en bedrijfsstoffen.
De onderdelen konden de benzine betrekken uit de in de streek aanwezige voorraad. De grote benzine-maatschappijen zorgden op de normale wijze voor aanvulling. Deze regeling heeft zeer goed voldaan. Het Rijk behoefde op deze wijze geen benzine aan te kopen: alleen de verbruikte hoeveelheid werd op de in vredestijd gevolgde methode via de Artillerie-Inrichtingen verrekend.
Intussen deden zich twee vraagpunten voor.
1. De bovengeschetste wijze van aanvulling kon alleen worden toegepast zolang Nederland niet in de oorlog zou worden betrokken.
Voor de laatstbedoelde eventualiteit was het dus nodig voorzorgsmaatregelen
te nemen. Deze bestonden enerzijds in het aanwijzen van de Detachementen eindstation, anderzijds in het zorgvuldig verkennen van de Eindhavens.
Toen in April 1940 de toestand zeer spannend werd, zijn deze maatregelen nog eens getoetst, terwijl in Mei 1940 bij het uitbreken van de oorlog enige Eindhavens benzine zijn ingericht, welke echter door het snelle verloop van de operatien niet tot hun recht zijn gekomen, behalve een tanklichter, welke t.b.v. Commando Zeeland en de Franse troepen aldaar op Goes was gedirigeerd.
2. De grote voorraad benzine, welke in Nederland aanwezig was, was opgeslagen (althans voor het allergrootste gedeelte) in Pernis.
In de overtuiging, dat deze zeer geconcentreerde opslag, welke bovendien te enenmale onvoldoende was beschermd tegen aanvallen uit de lucht, groot gevaar liep onmiddellijk bij het uitbreken van de oorlog te worden vernietigd, is de D.E.V. reeds zeer spoedig na het begin van de mobilisatie overgegaan tot het reserveren, opslaan in tankschepen en verspreiden van een hoeveelheid benzine, welke naar zijn schatting voldoende was voor een driemaandelijks verbruik. De vraag of deze benzine door het leger moest worden gekocht werd met het oog op de hieraan verbonden grote risico's ontkennend beantwoord. Het Departement van Defensie verkreeg de beschikking over 20.000 ton autobenzine en 15.000 ton vliegtuigbenzine, op een z.g. leen-contract, waarbij alleen werd betaald voor de in werkelijkheid verbruikte benzine. Voor de niet verbruikte benzine was de Staat alleen vergoeding schuldig voor renteverlies, verlies door verdamping enz. Vorenbedoelde benzine werd in enige tanklichters geladen en in verschillende plaatsen, voor een groot deel in de Oude Maas, verspreid neergelegd.
Gedurende de oorlogsdagen is gebleken, dat de tanklichters nog te groot waren, zij boden een te

groot doel aan vliegers en konden vrijwel niet gecamoufleerd worden.
Het is dan ook te danken aan de grote betekenis, welke de Duitsers hechtten aan het in bezit krijgen van deze benzine, dat de tanklichters niet door vliegtuigbommen zijn vernietigd. Daarenboven is het gebruik van magnetische mijnen in onze grote rivieren rondom Rotterdam een verrassing geweest. Daardoor werden vele van deze tanklichters in de Oude Maas aan hun plaats gebonden en verloren zij hun betekenis als verplaatsbare reserve.
In de behoefte aan olie voor de tijdsduur van drie maanden werd voorzien door aankoop van de hiervoor benodigde hoeveelheid en opslag. 1n verschillende verspreid liggende pakhuizen.

Herstellingen.
Het hoofdbeginsel voor militaire herstellingen in 1940 was: eerst herstelling ter plaatse.
Als dat niet mogelijk was dan afvoer naar achtergelegen werkplaatsen onder toezicht van hogere autoriteiten. Het voorschrift no 62 b (art. 35 en 36) zegt daarover: "Alle herstellingen worden voor zover mogelijk ter plaatse uitgevoerd, hetzij door militaire werklieden dan wel door particulieren die hun inrichtingen ter plaatse hebben.....
Indien herstellingen niet ter plaatse kunnen worden uitgevoerd zendt de commandant een opgave aan Hoofd Sectie IV (materieel) van het betrokken Stafkwartier. Dit hoofd beslist of de herstelling bij een ander onderdeel of werkplaats zal geschieden dan wel of het materieel moet worden afgevoerd!!
Voor het uitvoeren van kleine herstellingen waren bij de kleinere oorlogsonderdelen beroeps- en dienstplichtig personeel als militaire werklieden in de rangen van soldaat, korporaal en sergeant ingedeeld. Zij beschikten vaak over herstellingsauto's. (Zie Oorlogsorganisatiën)
In de staven en treinen van bataljons, afdelingen en overeenkomstige oorlogseenheden vond men, afhankelijk van de organisaties geweermakers, monteurs-motordienst, rijwielherstellers, mitrailleurherstellers, ledergoedherstellers, houtwerkers en instrumentmakers.
Bij batterijen, compagnieën en overeenkomstige onderdelen waren ingedeeld, afhankelijk van wapen of dienstvak: schoenmakers, zadelmakers, ledergoedherstellers, kleermakers, hoefsmeden en smid-bankwerkers.
Bij de luchtstrijdkrachten vond men bovendien werktuigkundigen, vliegtuigmakers en werklieden en bij de torpedisten en pontonniers: machinedrijvers en motordrijvers.

Voor het uitvoeren van grotere reparaties waren er werkplaatsen in het achterland, onder meer bij de Artillerieinrichtingen Hembrug, de Brigade Genie en Intendancewerkplaatsen en het Depot Motordienst.

Volgens de in 1940 geldende definitie: beheer is verantwoording, onderhoud en herstelling van materieel, behoorden onderhoud en herstelling dus tot het beheer. De regelingen voor de herstelling waren dan ook opgenomen in da beheersvoorschriften van de zes "Beherende Autoriteiten". Zoals reeds werd vermeld bevatten de voorschriften 62b. en 31f oorlogsregelingen voor beheer en herstelling van artilleriematerieel en motormaterieel. Voor de andere materieelgroepen was de vredesregeling tevens oorlogsregeling.

In de praktijk kwam het er op neer, dat voor Veldleger en I LK voor artillerie- en motormaterieel oorlogsreparatievoorschritten van kracht waren, voor alle andere herstellingen bleven in oorlogs-tijd de vredesregelingen van toepassing. Bij de oorlogsregeling stond snelheid en bij de vredesregeling kostenbesparing op de voorgrond.

De oorlogsreparatieregeling van artilleriematerieel van de DML was opgenomen in voorschrift no 62 b (B.M.L. II). De uitvoering had plaats volgens het reeds besproken hoofdbeginsel voor militaire herstellingen.
Voor depots e.d. bleef in oorlogstijd de meer gecompliceerde vredesregeling van kracht (voorschrift no 62a. B.M.L. I, pt 39-41).

Kort samengevat kwam dit hierop neer:
Herstellingen werden uitgevoerd door werklieden van de korpsen, waarbij z.m. gebruik werd gemaakt van gesloopt materieel. Korpsen zonder werklieden gebruikten die van andere onderdelen. Ter vermijding van kosten konden herstellingen tegen billijke prijzen ter plaatse door particulieren worden verricht. Indien de kosten van uitbesteding meer dan f 25,-- bedroegen, moest eerst toestemming van de DML worden gevraagd. Als op deze wijze herstelling niet mogelijk was, moest via de chef van de beheerder een herstellingsaanvraag in tweevoud aan de DML worden gezonden.
De oorlogsherstellingsregeling voor motormaterieel omvatte in het kort het volgende (voorschrift no 31 f pt 20-32):
Herstelling zoveel mogelijk ter plaatse door militaire monteurs of particulieren. Materieel waarvan herstellingen niet ter plaatse uitvoerbaar waren, of langer dan een dag zouden duren werd opgezonden naar de legerkorpsherstellingsafdelingen gevestigd in een autoherstelwerkplaats. Het materieel, overgedragen aan de herstellingsafdelingen, werd onmiddellijk verwisseld voor reserve-materieel.

Als de herstellingsafdeling de reparatie niet kon uitvoeren, werd het materieel afgevoerd naar een etappenherstelwerkplaats in het achterland, aangegeven door de DEV of eventueel naar het Algemeen Park Motorvoertuigen.

Motormaterieel, niet behorende tot het Veldleger, dat niet plaatselijk hersteld kon worden, werd afgevoerd naar een door DEV aan te wijzen werkplaats.
In 1940 waren de volgende aantallen - grotendeels gevorderde – militaire motorvoertuigen in gebruikt:
- 12.000 vrachtauto's
- 1.600 personenauto's
- 9.000 motorrijwielen
- 1.200 trado's

23.800 motorvoertuigen

Door dit vorderen bestond het militaire voertuigenpark uit zeer veel uiteenlopende merken en jaarklassen, en voertuigen van zeer uiteenlopende kwaliteit. Dit was niet gunstig voor de herstelling.

Uit deze opsomming blijkt de heterogeniteit van de wijze, waarop herstellingen verricht werden. Dat een en ander nu niet bepaald zo fraai verlopen is, als in de daarop betrekking hebbende paragrafen van de voorschriften was neergelegd, zal ieder kunnen begrijpen.

Van D.E.V. werd hierop het volgende commentaar gegeven:
"Als algemene opmerking gold nog, dat veel herstellingsploegen hun taak onjuist hebben opgevat. Omdat de gevorderde auto's in enkele gevallen meer reparatie behoefden dan waarop was gerekend en tevens omdat door het grote aantal in gebruik zijnde auto's en het ruwe gebruik van dit materieel veel meer reparatiën nodig bleken te zijn dan aanvankelijk aangenomen was, namen de herstellingsploegen spoedig het karakter aan van etappen herstelwerkplaatsen met grote capaciteit. Zo beschikte b.v. de herstellingsploeg van IV Autobataljon over zeer grote installaties, terwijl daarbij niet minder dan 120 monteurs waren ingedeeld. Ook grotere reparaties werden in deze zeer uitgebreide herstellingswerkplaats verricht, waarvoor grote machines en andere benodigdheden waren opgesteld. Als voorbeeld, hoe uitgebreid deze werkplaats was, kan dienen, dat naar een verklaring van de Chef van deze herstellingsploeg, 14 dagen nodig zouden zijn om deze herstellingswerkplaats te verplaatsen en in bedrijf te stellen, aangenomen dat de hiervoor benodigde verkenningen en voorbereidingen volledig waren getroffen.
Het behoeft geen betoog, dat deze inrichting niet in overeenstemming is met het mobiele karakter, dat aan een herstellingsploeg eigen moet zijn. Intussen treft de troep hier geen verwijt, aangezien

de herstelling in het achterland te traag verliep en er voorts te weinig auto's in reserve waren teneinde de defecte aanstonds te kunnen vervangen.

Daarnaast was bij de herstellingsploeg een streven merkbaar om zich ook op het gebied van olie, banden en verwisselstukken self-supporting te maken, met als gevolg dat aankoop van deze artikelen gedecentraliseerd plaats vond, hetgeen niet alleen de toets van een economisch beheer niet kon doorstaan, doch bovendien aanleiding gaf tot misbruik, vooral door ondergeschikt personeel.
In dit opzicht heeft de D.E.V. ingrijpende maatregelen genomen, waarbij als eerste stap, een einde werd gemaakt aan deze gedecentraliseerde aankoop van olie en banden, terwijl het in het voornemen lag in dit opzicht verder te gaan om aan de herstellingsploegen het noodzakelijke mobiele karakter terug te geven.
Het uitbreken van de oorlog heeft verhinderd, dat al deze maatregelen nog tot uitvoering kwamen.
Voor herstellingen bleken de Artillerie Inrichtingen onmogelijk in staat het grote aantal reparaties tijdig en afdoende uit te voeren.
Ook de werkplaats bij het Depot Motordienst kon niet in de behoefte voorzien; het uitbesteden van de talrijke reparaties aan de grote autoherstelwerkplaatsen leidde tot hoge en niet altijd gemotiveerde onkosten.
Daarom was een systeem in voorbereiding waarbij ook ten behoeve van de troepen onder Stelling-Commandanten en Territoriale Bevelhebbers militaire herstellingswerkplaatsen op te richten. Bij het uitbreken van de oorlog waren o.m. in bedrijf herstellingswerkplaatsen te Zuid-Laren, Maastricht en 's-Gravenhage. Het uitbreken van de oorlog heeft verhinderd bedoeld systeem verder uit te werken."