



## Een sfeerbeeld uit onze rijke historie

### Militaire Commissie voor Automobiel- en Motorwedstrijden (MCAM)

#### Vooraf



In 1946 werd op initiatief van luitenant-kolonel van Twist, sportpresident van de Koninklijke Nederlandse Motorwielrijders Vereniging (KNMV), kapitein Becht, trainer van de militaire ploeg, die deelnam aan de voorjaarsrit van de KNMV en kapitein Schade lid van de sportcommissie van de Koninklijke Nederlandse Automobiel Club (KNAC) de Militaire Commissie voor Automobiel- en Motorwedstrijden (MCAM) opgericht. In 2012 werd deze Commissie, die bij velen bekend stond als de Emkam, na 66 jaar opgeheven. Een van de laatste bestuursleden heeft jaren gezocht naar een plek waar de archieven van de MCAM zouden kunnen worden opgeslagen. Niet geheel verrassend kwam men uiteindelijk uit bij het Bureau Geschiedschrijving van het Regiment Bevoorraders- en Transporttroepen, dat zich ook heeft ontfermd over alle archieven van het regiment dat het meeste verbonden

was met automobielen: het Regiment Aan- en Afvoertroepen. Na een aanzienlijke archiveringsslag zijn nu de belangrijkste archieven (vooral digitaal!) overzichtelijk gedocumenteerd opgeslagen. Een mooi moment om de lezers van dit blad te informeren over een fenomeen waar jaarlijks veel officieren en reserveofficieren in het verleden naar uitkeken. En ja...eigenlijk is het geen regimentsgeschiedenis, maar ik denk toch dat een onderwerp waarbij het beoefenen en verbeteren van kaartlezen het primaire doel is de moeite waard is om eens naar te kijken. Goed kaartlezen is voor alle militairen en zeker ook voor hen die onder operationele omstandigheden personen en goederen moeten ophalen dan wel afleveren een absolute basisvaardigheid.

#### **De eerste ritten**

Op 8 juli 1946 startte de toenmalige chef van de generale staf, de luitenant-generaal Kruls in een grote Dodge de eerste 24-uurs rit, waaraan men toen met allerlei soorten voertuigen kon deelnemen: van jeeps tot verkenningswagens toe. In de loop van de jaren groeit de 24-uurs rit uit tot een geraffineerd uitgedokterde uithoudingsproef met jeeps, met allerlei opdrachten zoals militairen die ook onder operationele omstandigheden met vaardigheid en snelheid moeten kunnen uitvoeren. In 1950 maakt een allround rijproef deel uit van de rit. De deelnemers moeten een traject afleggen met een motor, een jeep en een drietonner. In 1951 wordt aan de motorrit ook een schietproef toegevoegd. Dat blijkt geen al te groot succes. In 1952 organiseert de commissie een teamrit. Per legeronderdeel moet men drie equipes afvaardigen. De eerste equipe rijdt de uitgeschreven route met behulp van een stripkaart en zet deze vervolgens uit op een stafkaart. De tweede equipe rijdt dezelfde route en zet de route om

in een routebeschrijving. De derde equipe rijdt ten slotte de route met behulp van de gemaakte routebeschrijving.

### **De eerste publicatie in de militaire media**

In 1954 verschijnt in de Militaire Spectator een door de toenmalige voorzitter van de MCAM, de majoor A.J.W. Becht (artillerie) geschreven artikel, waarin hij ingaat op de oorsprong van zijn organisatie. Hieronder volgen enkele tekstpassages.

*“Om de auto- en motorsport in het Leger te bevorderen stelde de toenmalige Minister van Oorlog in de Militaire Commissie voor Automobiel- en Motorwedstrijden in het leger, de MCAM, welke taak is:*

- a. het organiseren van de auto- en motorsport in het leger en het geven van desbetreffende richtlijnen;*
- b. het coördinerend en regulerend optreden bij het gedecentraliseerd organiseren van oefenritten;*
- c. toezicht houden op de circuits en de parcoursen en op de voor die oefenritten geldende reglementen;*
- d. toezicht en eventueel controle op de deelnemers voor wat betreft de rijvaardigheid en andere te stellen eisen.”*

In het artikel maakt de voorzitter duidelijk dat de 24-uursrit weliswaar moet worden beschouwd als sport, maar dat er ook sprake is van een win-winsituatie.

*“Met deze sport wordt bereikt:*

- a. Bij de deelnemers — in hoofdzaak kader — wordt een sportieve en een kameraadschappelijk geest gekweekt;*
- b. De rijvaardigheid wordt opgevoerd;*
- c. Het uithoudings- en doorzettingsvermogen wordt vergroot.*
- d. Het motortecnisch inzicht wordt vergroot doordat zij leren het uiterste van hun motorvoertuig te vergen zonder grotere dan normale slijtage aan het motorvoertuig;*
- e. Hun kennis van militaire vakken wordt getest: kaartlezen, stripkaatrijden, rijden naar opgegeven coördinaten, het bedienen van telefonische en radioverbindingsmiddelen, het gebruik van instrumenten (kompas), enz.*

*Het militaire element is de hoofdzaak; het wedstrijdelement, onmisbaar voor de sportieve geest blijft secundair.”*

In de Legerkoerier van december 1954 wordt verslag gedaan van alweer de twaalfde MCAM-rit. Uit het mooi geschreven relaas blijkt, dat het voltooien van een kaartlees oefening, of was het toch meer een puzzelrit, in die jaren al een grensverleggende activiteit (*avant la lettre*) was.

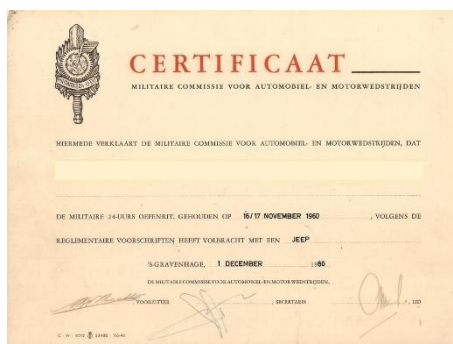
*“Meer dan 24 uur achter elkaar op een klein stoeltje verstijven, net zo lang tot de jeep niet meer lijkt te zijn dan een op-en-neer denderende voorruit-op-wielen en de aarde niet anders dan een stukje peuterige stafkaart en de weg niet meer dan een treiterige streep van een doolhofpuzzel...zo is het*

*ongeveer wanneer je de laatste controlekaart heb ingeleverd en in een of andere CADI-cantine over de zwarte koffie heen tegen andere rood opgeblazen vermoeide gezichten aanpraat over het al dan niet indienen van een gepeperde klacht over het een-of-ander, dat waarschijnlijk toch wel aan eigen stommiteit te wijten zal zijn.”*



Op bovenstaande foto is de tijdens de MCAM-ritten gebruikte jeep te zien bij een controlepost en kan de lezer zich enigszins een beeld vormen van het comfortniveau tijdens de ritten.

In 1956 mogen voor het eerst ook reserveofficieren deelnemen aan de MCAM-rit. Op 7 maart 1957 vindt een speciale editie plaats van de officiersrit. Het is de tijd van drastische benzinebeperkingen en velen zijn niet te spreken over het feit dat de MCAM-rit gewoon doorgaat. Per trein moeten de deelnemers (700!) zich verplaatsen naar station Oisterwijk. Een groot aantal deelnemers heeft i.v.m. de weersvoorspellingen jeepcoats, lange onderbroeken en borstrokken meegenomen. De routiniers die niet al te veel vertrouwen hebben in de te verstrekken legervoertuigen hebben zelfs complete gereedschapsets en reserve carburateurs en benzinepompen bij zich. Na een lange voettocht vanaf het station naar een ingerichte post, krijgen de deelnemers een schriftelijke opdracht met een bijzondere bijlage: “Bij de opzet van deze rit is, in verband met de noodzakelijke benzinebesparing, verondersteld dat uw voertuig is uitgevallen. De opdracht dient in ieder geval te worden uitgevoerd en wel voor traject A per aan de start uit te reiken dienstrijwiel, terwijl traject B te voet dient te worden afgelegd.”



De lezers moeten beseffen dat de ervaring leert dat na elke 24-uurs rit doorgaans slechts aan 15% van de deelnemers een getuigschrift wordt uitgereikt en het recht wordt toegekend de uitgereikte draagspeld dan wel het uitgereikte cijfer 2, 3 etc. te mogen dragen. Na vijftien goede resultaten wordt een gouden draagspeld uitgereikt. Insiders beschouwen een dergelijke draagspeld als de enige echte. Natuurlijk krijgen alle deelnemers, ongeacht hun resultaat na afloop een blijvend aandenken. In de beginjaren betreft het artikelen als

tegeltjes, schildjes, tinnen bordjes, mokken en lepeltjes met daarop het MCAM-embleem. Later ontvangen de deelnemers handige artikelen als een zaklampje en een multitool.

In 1961 bestaat de MCAM 15 jaar en ter gelegenheid daarvan schrijft de actieve commissie een internationale editie uit. Op 31 mei van dat jaar vertrekken deelnemers uit Italië, Groot-Brittannië, Luxemburg en zelfs Canada vanuit de Chassékazerne in Breda voor een enigszins eenvoudiger versie van de beruchte 24-uursrit. Uiteindelijk wint het Italiaanse team de eerste prijs. Het Canadese team verovert zilver, maar ervaart het rijden op historisch grondgebied, waar hun voorgangers tijdens de Tweede Wereldoorlog hadden meegevochten om Nederland te bevrijden, als de mooiste prijs. In hetzelfde jaar neemt voor het eerst een Nederlandse ploeg deel aan Internationale Militaire Jeeprit die jaarlijks door de *Cercle Militaire des Sports Mecaniques* in Luxemburg wordt georganiseerd. En met succes. In 1962 verovert een Nederlandse ploeg de eerste plaats. Het jaar daarop bezetten Nederlandse teams zelfs de eerste drie plaatsen.

### **Uitdagende opdrachten**

In de loop der jaren bedenkt/verzint de commissie steeds uitdagendere opdrachten voor de deelnemers. Zo moet tijdens de najaarsrit van 1962, die wordt verreden in Overijssel en Twente, midden in de nacht van elk van de 150 geselecteerde teams één lid de 48 meter hoge watertoren van de Lichtmis, aan de weg van Zwolle naar Meppel, beklimmen. Eenmaal boven aangekomen wordt de deelnemer gewezen op een boerderij die verlicht is en wordt hem gevraagd het exacte 8-cijfer coördinaat van het lichtpunt te bepalen. Aan het einde van de rit mogen de deelnemers ook nog even laten zien dat zij het afslepen van een andere jeep in het terrein beheersen. Tijdens deze proef blijkt, niet geheel onverwacht, dat de onderofficieren het meest bedreven zijn in deze basisvaardigheid.

Kan het nog gekker? Ja! In 1963 wordt als totale verrassing van de deelnemers de derde dimensie ingezet. Op 20 november van dat jaar krijgen de deelnemers in de kantine van de Constant Rebecquekazerne te horen dat de chauffeurs het eerste traject van ruim 30 kilometer zonder kaartlezers zullen moeten afleggen. De kaartlezers krijgen te horen dat zij zich volgens een opgesteld tijdschema in shifts van 15 personen zullen moeten melden bij de achterpoort. Daar aangekomen worden de kaartlezers per drietonner naar de vliegbasis Eindhoven gebracht. Op de vliegbasis staan twee toestellen klaar: een Fokker C2 (Friendship) en een C4 (Troopship). De kaartlezers gaan aan boord en krijgen te horen dat men vanuit de lucht drie letters zal moeten ontdekken, die met witte seinlappen zijn uitgelegd in het Brabantse land. Zij moeten de exacte kaart coördinaten van de uitgelegde letters invullen op een uitgedeeld antwoordenformulier. De letter K is uitgelegd bij de vennen zuid van Middelbeers. De letter L ligt niet ver van Boxtel. De letter U tenslotte is te vinden langs het Wilhelminakanaal bij Wilhelminadorp. Uiteraard hebben de kaartlezers na de landing en bij de hereniging met hun chauffeurs spannende verhalen te vertellen.

In de loop van de jaren krijgen de kaartlezers onder meer ook de opdracht om met behulp van een kompas de Oirschotse duinen te doorkruisen en een route af te leggen door de grotten van Valkenburg.

### **De eerste tekenen van het fenomeen bezuinigingen**



In 1964 krijgt de commissie te horen, dat het niet meer toegestaan is bij de MCAM-ritten gebruik te maken van militaire voertuigen. Als proef wordt in het najaar een 10-uurs rit met burgervoertuigen gereden. Dat is een succes en daarom gaat de commissie in het jaar daarop door met het uitzetten van een 24-uurs rit waarbij de deelnemers gebruik maken van hun eigen privé-voertuigen. Uiteraard worden de routes daarvoor aangepast en maken alleen verharde wegen nog deel uit van de routes.

Na verloop van tijd krijgt de commissie steeds meer problemen om de vereiste toestemmingen te verkrijgen van de rijks-, provinciale en gemeentelijke overheden. Medio zeventiger jaren wijkt men uit naar Duitsland en kort men de rijtijd in tot 18 uur. In die periode kent de MCAM-rit nog enorm veel belangstelling en deelnemers vanuit alle geledingen van de krijgsmacht.

### **Afnemende belangstelling**

In de Defensiekrant van 15 november 1984 uit de MCAM voor het eerst haar zorgen over de afnemende belangstelling. Veel ervaren MCAM-rijders verlaten langzamerhand de dienst en veel jongeren houden het na een keer voor gezien. De commissie vermoedt dat niet alleen financiën maar zeker ook de moeilijkheidsgraad daarbij een belangrijke rol speelt.

De commissie organiseert in 1987 een MCAM-rit volgens een nieuwe formule waarbij de moeilijkheidsgraad naar beneden is bijgesteld en er na het eerste deel geen deelnemers meer worden gediskwalificeerd of zelf besluiten af te haken. Ook besluit men om in het voorjaar van 1988 een zogenaamde aspirantenrit te organiseren, waarbij de deelnemers voorafgaande aan en na afloop van de rit uitgebreide voorlichting krijgt over hoe je het kaartlezen het beste kunt aanpakken en wat de vaak gemaakte fouten zijn.

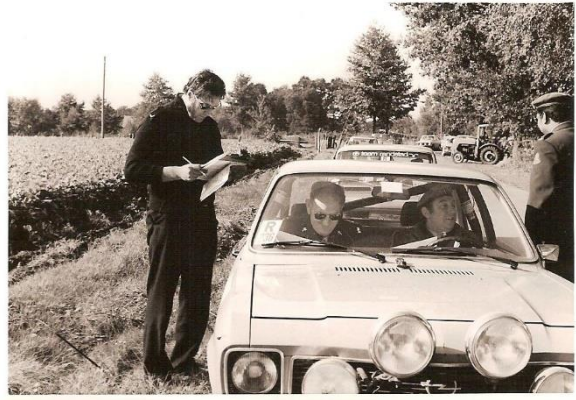
### **Een poging de deelname te promoten**



In 2002 verschijnt in het februari-nummer van de Onderofficier een uitgebreid artikel, waarin uitleg wordt gegeven over het doel (Het bevorderen van de vaardigheden in het kaartlezen in een rijdend voertuig onder moeilijke omstandigheden zoals tijdsdruk, duisternis en vermoeidheid). Uitdrukkelijk vermeldt het artikel dat de door de MCAM georganiseerde wedstrijden beslist geen snelheids- of behendigheidswedstrijden zijn. Het accent ligt op de nauwkeurigheid van het

uitzetten op de militaire kaart. Doorgaans bestaat een rit uit minimaal zes afzonderlijk en opeenvolgend af te leggen trajecten, waarbij de bijzonderheden worden vermeld onder de kopjes Algemene Oefen Toestanden (AOT) en Bijzondere Oefen Toestanden (BOT), waarbij het fictieve land Emcam regelmatig een rol speelt. In de loop der jaren bieden zes disciplines telkens weer de nodige

uitdagingen. In de **coördinatenrit** moeten de deelnemers in een voorgeschreven volgorde zo dicht mogelijk langs de coördinaten zien te rijden. In een **puntenrit** krijgen de deelnemers punten aangereikt als coördinaat, als kaartfragment of als fotokopie. Alle punten moeten doorschreden worden. Bij de **ingetekende lijn** krijgen de deelnemers een kaartafdruk waarop een lijn is ingetekend. De moeilijkheid is dat niet is te zien of onder de lijn ook daadwerkelijk een weg loopt en wat voor



een soort weg het is. Het construeren van een zo kort mogelijke omrijroute is dan de uitdaging. De **blinde lijn** is een variant daarop. De onderliggende kaart wordt niet verstrekt. Is de deelnemer toevallig in het bezit van de juiste kaart dan kan hij deze zo zorgvuldig mogelijk overtekenen. Heeft de deelnemer echter geen kaart, dan zal nauwkeurig meten van de lengte van elk lijnstuk en het goed bijhouden van de te maken hoeken (dan wel te nemen afslagen) de enige overgebleven optie zijn. De **pijlenrit** is een rit waarbij de deelnemers een kaart fragment of een wit vel papier krijgen uitgereikt waarop pijlen zijn aangebracht. De **grensbenadering** is een rit die de deelnemers vaak voor grote uitdagingen stelt. De te benaderen grens kan op verschillende manieren worden aangereikt. Een van de meest voorkomende opdrachten is de **picasso**. Het is een samenvoeging van twee gedeelten: een routebeschrijving en een grensbenadering. Uiteraard zijn, zoals al decennia te doen gebruikelijk is, onderweg controleposten uitgezet, die onontbeerlijk zijn voor het opstellen van het klassement.

Nog steeds wordt net als in 1987 elke MCAM-rit afgesloten met een uitgebreide nabespreking waarbij de uitzetters van de commissie tekst en uitleg geven bij de diverse opdrachten en ook stil staan bij de meest gemaakte fouten. Juist deze grondige *after action review* wordt zeer gewaardeerd door de deelnemers en is er de oorzaak van dat de MCAM-rit nog enkele jaren voldoende deelnemers kent.

### **Aan alles komt een einde**

In het februarinummer van de Landmacht van 2012 staat een artikel waarin gemeld wordt dat op vrijdag 20 en zaterdag 21 april de allerlaatste MCAM-rit wordt georganiseerd. Deelname staat dan open voor al het burger- en militair personeel van alle krijgsmachtdelen. Start en finish is op de Generaal Bestkazerne (tot 1 april 2012 Luchtmachtbasis De Peel geheten). De rit telt ook mee voor het Defensie Kampioenschap Kaartlezen. Het resultaat wordt samengevoegd met de uitslag van de oefenrit in april 2011. In het meinumner van de Landmacht staat een kort verslag. Onderstaande tekstfragment geeft, denk ik, goed weer wat zich jarenlang in veel auto's heeft afgespeeld tussen chauffeur en kaartlezer.

“Peter, de weg draait naar rechts en dan krijgen we op links een driehoekje. Haaks naar links. Hier! Links, links links!