



HET KORPS MOTOR DIENST

1915-1946

*HET KORPS MOTOR DIENST 1915-1946 Een onderzoek naar
de werkwijze van en de spanningsvelden rond het Korps Motor Dienst, de
voorloper van het Regiment Aan- en Afvoertroepen*

*Een onderzoek naar werkwijze en spanningsvelden rond het Korps Motor Dienst, de
voorloper van het Regiment Aan- en Afvoertroepen*

Datum: 22-04-2017

Inhoudsopgave	
1. Inleiding	2
2. Methodologie	4
3. Onderzoek	5
4. De Commissie Autotractie	7
4.1 Aanbevelingen Commissie Autotractie	7
5. De mobilisatie van de Etappendienst 1914-1918	9
5.1 Het functioneren van het Etappenverplegingsautobataljon	9
6. Het Interbellum 1919 – 1939	11
6.1 De bezuinigingen en de herwaardering voor het KMD	12
6.2 De inzet in het Saarland	14
7. De Mobilisatie van 1939 en de meidagen van 1940	15
8. Transitiefase	17
8.1 Militair Gezag 1944 - 1946	17
8.2 Korps Motortransport Nederland (KMTN)	17
9. Literatuurlijst:	19
9.1 Primaire bronnen	19
9.2 Secundaire bronnen	19
9.3 Bundels & Websites	19
10. Bijlage(n)	20
Bijlage 1:	20

1. Inleiding

Halverwege de negentiende en het begin van de twintigste eeuw vond in de militaire sferen en in het bijzonder voor troepenverplaatsingen en bevoorrading een verandering plaats. Die verandering kenmerkte zich door de overgang van de ‘traditionele’ paardenkrachten naar gemechaniseerde krachten. Alvorens het onderzoek inhoudelijk te behandelen, zal ik deze uiteenzetting starten met een introductie van de Tweede Industriële Revolutie. Troepenverplaatsing met behulp van gemechaniseerde middelen lag in lijn met de, in die periode, halverwege de negentiende eeuw, geldende norm. De Europese landen waren halverwege de negentiende eeuw doende zichzelf te ontwikkelen op het gebied van het toepassen van nieuwe aandrijfkraften en energiebronnen. De conceptuele modellen van bijvoorbeeld de verbrandingsmotoren waren al enige tijd in gebruik, maar pas vanaf 1885 werd voor het eerst een bruikbare versie toegepast.¹ Vanuit sociaalmaatschappelijke ontwikkelingen gezien begon het idee van motorisering (gebruik van auto’s) al vorm te krijgen, waardoor het niet verwonderlijk is dat met name het Ministerie van Oorlog toetste in hoeverre het wenselijk werd geacht over te gaan naar gemotoriseerde eenheden en het Ministerie daarmee definitief afstand zou nemen van de ‘traditionele’ (paard en wagen) manier van troepenverplaatsingen en bevoorrading in de brede zin.

Dit onderzoek heeft betrekking op de troepenverplaatsingen, de bevoorrading en de manier waarop dat vormgegeven en georganiseerd werd. De Commandant van het Regiment Bevoorrading- en Transporttroepen (B&T) van de Koninklijke Landmacht heeft mij verzocht onderzoek te doen naar de werkwijze van en de spanningsvelden waarmee het Korps Motor Dienst (KMD), de voorloper van het Regiment Aan- en Afvoertroepen, te maken had.² De eerste indruk die ik van het Regiment Bevoorrading- en Transporttroepen kreeg, was de aandacht en het enthousiasme voor het gemotoriseerde aspect. Het Regiment B&T is de voortzetting van de stamregimenten Aan- en Afvoertroepen (AAT) en Intendancetroepen (INT). Het Korps Motor Dienst (KMD) was, zoals eerder aangegeven, de voorloper van de Aan- en Afvoertroepen (AAT).³ Dit werk zal gaan over de voorloper van de AAT, namelijk het KMD en het Depot Motordienst (DMD). Het gemotoriseerde aspect en de belangstelling voor gemotoriseerde en gemechaniseerde rijtuigen lopen als een rode draad door de fotocollages en geschriften. Dit werd mij duidelijk tijdens mijn eerste bezoek aan de regimentmuseum in Soesterberg en Stroe. Het KMD, dat destijds de Depot afdeling van den Motordienst werd genoemd, vond zijn oorsprong (15 juli 1915) in de Eerste Wereldoorlog.

¹ Bert Altena & Dick van Lente, *Vrijheid & Rede, geschiedenis van de Westerse Samenlevingen 1750 – 1989* (Hilversum, 2011) 163-165.

² Onderzoeksvraag luidt als volgt: De onderzoeksvraag luidt: welke dominante politiek-strategische en/of militair-logistieke en/of technologisch en of operationele ontwikkelingen zijn op welke wijze van invloed geweest op het ontstaan, de samenstelling/organisatie van en de werkwijze/het optreden bij het KMD vanaf 1909 – 1946?

³ Bijlage 1: Schematische weergave van de genealogie van het KMD en afgeleiden.

In de jaren voorafgaand aan de Eerste Wereldoorlog werd de wens voor ‘Autottractie’ uitgesproken, omdat er vanuit het leger een toenemende behoefte was troepen sneller te verplaatsen. De sociaalmaatschappelijke ontwikkeling is voor dit onderzoek minder relevant en zal dan ook niet onderzocht worden. De volgende (exogene) ontwikkelingen zijn echter wel relevant: politiek-strategisch, militair-logistiek en/of technologische en operationele ontwikkelingen die mogelijk van invloed waren op het ontstaan van de organisatie en de samenstelling en de werkwijze/het optreden van het KMD. Het zal de lezer direct opvallen dat de vraagstelling voor de onderzoeker een uitdagende is, omdat de onderzoeksvraag uit verschillende aspecten bestaat en daarmee een aanzienlijke tijd in beslag neemt. In dit werk wordt ook gereflecteerd op de manier waarop de onderzoeker omgaat met een uitgebreid onderzoeksgebied.

2. Methodologie

Belangrijke aspecten in het onderzoek zijn de kritische houding en de verantwoording van de onderzoeker. Deze aspecten vormen de rode draad door het onderzoekswerk. Om een onderzoek goed uit te voeren, zodat het van waarde is voor de lezer, is het vooral belangrijk vooringenomenheid zoveel als mogelijk uit te sluiten. Het is belangrijk niet direct een bepaald doel na te streven, het is juist belangrijk een open vizier te houden voor de informatie die uit het onderzoekstraject naar boven komt. Er is weliswaar een onderzoeksvraag geformuleerd, maar het is belangrijk het onderzoek open te houden voor mogelijke veranderingen zodra de onderzochte publicaties daar aanleiding toe geven. Er moet ruimte zijn voor interpretatie, nuance en mogelijke wendingen in het onderzoek. Iedere auteur is in een onderzoek een subject en dus per definitie niet objectief.⁴ Daar wil ik graag aan toevoegen dat dit werk geschreven is vanuit de wens van de opdrachtgever, de Commandant van het Regiment Bevoorrading- en Transporttroepen. Het onderzoek is, mede dankzij de wensen van de opdrachtgever, langs een kritisch methodologische lat gelegd, waardoor het eindproduct van toegevoegde waarde is voor iedere lezer.

In het onderzoek worden hoofdzaken en bijzaken gescheiden. Hypothetisch is het mogelijk dat een bepaald onderdeel of ontwikkeling het vermelden waard is en een ander onderdeel juist niet of in mindere mate omdat het archiefmateriaal hiertoe aanleiding geeft. Het is niet te voorspellen dat ieder onderdeel in gelijke mate aan bod komt. In dit onderzoek wordt een schifting gemaakt op basis van het aangetroffen archiefmateriaal, dat betreft zowel primaire als secundaire bronnen. Voor de volledigheid, de hoofdvraag diende te worden opgesplitst in afzonderlijke deelvragen.

Het onderzoek bestrijkt een lange periode, namelijk van 1911 – 1946, een reden te meer om het onderzoek op te delen. In deze bijdrage wordt een selectie gemaakt van archiefstukken in relatie tot het KMD tussen 1911 – 1946. Verder zijn vanuit het Nationaal Archief (NA) geen beperkingen op het gebied van openbaarheid of de toepassing van bronnen. Over de herkomst en de betrouwbaarheid van de documenten kan geconcludeerd worden dat de documenten objectief zijn samengesteld. De geraadpleegde documenten zijn overheidsdocumenten en zijn naar waarheid opgeschreven. In welke krachtenvelden het KMD zich bevond zal met name duidelijk worden aan de hand van de inhoud van de verscheidene exogene ontwikkelingen, namelijk: politiek-strategisch, militair-logistiek, technologisch of operationele ontwikkelingen.

⁴ Michiel Leezenberg, *Wetenschapsfilosofie voor Geesteswetenschappen* (Amsterdam, 2012) 77-81.

3 Onderzoek

Om een juist beeld te krijgen van het ontstaan van het KMD, is het belangrijk, zoals eerder in de inleiding aangegeven, terug te gaan naar de Napoleontische tijd. Sedert de Napoleontische tijd ontwikkelde het vakgebied logistiek, mede onder invloed van de Industriële Revolutie, zich tot een militaire professie. Wat in deze context niet mag ontbreken, is het werk van Jomini. Jomini was een Zwitserse generaal in zowel Franse als Russische dienst.⁵ In zijn functie als generaal besteedde Jomini aandacht aan transport binnen het militaire apparaat. In het militair-theoretisch kader van Jomini en in die van velen na hem, werd logistiek een apart vakgebied naast de gebruikelijke vakgebieden: strategie en tactiek.

In Europa was tussen 1870-1914 een periode van snelle demografische en economische groei. In die periode groeide de industrie, handel en transport naar ongekende hoogte tot aan de Eerste Wereldoorlog.⁶ Logistiek werd een integraal onderdeel van het militaire apparaat. De spoorwegen, de stoomtreinen en later de verbrandingsmotor maakten dat troepen, munitie, levensmiddelen en gewonden sneller vervoerd konden worden. De Frans-Duitse Oorlog van 1870 - 1871 en ook de Slag bij Königgratz van 1866, waren een schoolvoorbeeld van hoe troepen verplaatst en bevoorrad dienden te worden. De Pruisen en de Duitse allianties mobiliseerden in 1870, in een relatief kort tijdsbestek, meer dan een miljoen miliciens. In Nederland werden in vier dagen tijd, door middel van telegrafie en spoorwegen, 30.000 miliciens gemobiliseerd. Uiteindelijk kon de logistieke potentie niet aan de vraag voldoen, maar het confronteerde leiders van de naties wel met het feit dat de logistiek een onmisbaar aspect bleek in de oorlogsvoering. De algehele tendens in Europa was dat er een voorkeur bestond militair personeel via spoorwegen naar het front te verplaatsen, dus de mobilisatie moest snel en efficiënt geregeld worden. De snelle overwinning van de Duitsers op de Fransen maakte grote indruk op de Nederlandse overheid met als gevolg dat gedurende decennia na de Frans-Duitse oorlog meer aandacht kwam voor de oorlogsvoorbereiding. Kortom: het hele proces van voorbereiding werd gerationaliseerd en uitvoerig gedocumenteerd. Het idee van rationalisatie (het vereenvoudigen van productie middels standaardisatie) kende echter een lange weg.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat de Nederlandse overheid door toedoen van de serieuze wapenwedloop tussen Frankrijk en Duitsland op zoek ging naar een oplossing. De oplossing bleek het 'Ontwerp-Voorschrift op den Etappediens'. De Etappediens is in het leven geroepen om toe te zien op de voorbereiding van een eventuele oorlogsdreiging. Het Ontwerp-Voorschrift sprak ook wel van de 'dienst in den rug van het leger'. Naast de aanvoer van levensmiddelen, munitie en andere voorraden verzorgde de Etappediens tevens het transport van krijgsgevangenen, zieken, gewonden en materiaal. De inzet van autotractie werd al snel een onmisbaar logistiek onderdeel van het leger. De

⁵ Matthew Hughes & William J. Philpott, *Palgrave Advances in Modern Military History* (New York, 2006) 65.

⁶ Bert Altena & Dick van Lente, *Vrijheid & Rede, geschiedenis van westerse samenlevingen 1750 – 1989*(Hilversum, 2011) 158.

afstand van de tussenstations naar de eindstations konden nu verder van elkaar verwijderd zijn door de substitutie van paardenkracht naar autottractie.⁷

⁷ Herman Roozenbeek, *In dienst van den troep, bevoorrading en transport bij de Koninklijke Landmacht* (Amsterdam, 2008) 45-50.

4. De Commissie AutotRACTIE

Een belangrijk onderdeel in dit onderzoek was de motivering voor de overgang van traditionele paardenkracht naar gemotoriseerde en gemechaniseerde rijtuigen. Dit onderzoek heeft betrekking op de periode van vóór de mobilisatie van 1914. Het vertrekpunt is de Commissie AutotRACTIE van juni 1911 die handelde in opdracht van het Ministerie van Oorlog. De opdracht werd op 25 februari 1911 verstrekt door het eerdergenoemde ministerie en stond onder leiding van Luitenant-kolonel P.W. Weber. De Commissie AutotRACTIE kreeg opdracht uit te zoeken in hoeverre het wenselijk werd geacht dat de Nederlandse Staat overging op gemotoriseerde rijtuigen en daarmee permanent afstand zou doen van de traditionele paardenkrachten, echter in de praktijk zou het leger nog veelvuldig gebruik maken van de traditionele paardenkrachten.

4.1 Aanbevelingen Commissie AutotRACTIE

De Commissie betoogde, na het doen van onderzoek, dat de AutotRACTIE *'behoort tot die aangelegenheden, welke eene spoedige oplossing vereischen'*. Terecht kan de vraag gesteld worden, in hoeverre er sprake was van een onafhankelijk onderzoek. Dit onderzoek neigt namelijk sterk naar *'vooruitgangdenken'*. De Commissie AutotRACTIE rekende alle rijtuigen, *'welke in staat zijn, zich door eigen beweegkracht te verplaatsen en welke de bron van deze beweegkracht met zich medevoeren'*, tot het onderzoeksgebied. De Commissie presenteerde hierbij voorbeelden uit de Krijgsgeschiedenis waaruit bleek dat door gebrekkige aanvoer een beslissende slag niet geforceerd kon worden. De Commissie noemde als voorbeeld de Russisch-Japanse oorlog van 1904 – 1905. Omdat de *'beperkte toevoer van levensmiddelen en munitie den bevelhebbers ver omtrekkende bewegingen tegen flanken en rug van den vijand verbood en na elken slag eerst de verbinding met de transportvloot, door moeilijk wegen – en spoorwegaanleg verzekerd moest worden'*. *'Beter verzekerde en snellere aanvoer had in weinige weken meer beslissende gevolgen kunnen hebben en aan het volk aanzienlijke offers aan bloed en geld kunnen besparen'*. Geruime tijd werd overwogen in hoeverre *'smalspoor'* een alternatief was om de gebrekkige aanvoer te verbeteren. Toch bleek dat dit ook niet de gewenste resultaten zou geven.

De vooruitgang in de techniek en het afstand nemen van de beperkingen die voorheen opgemerkt werden, waren een direct gevolg van Autottractie. Daarnaast ontwikkelden omringende landen zich op het gebied van gemechaniseerde voertuigen, zoals de Commissie vaststelde. Nederland kon wat betreft de ontwikkelingen elders in de wereld niet achterblijven. Dit waren de eerder genoemde ontwikkelingen die ten grondslag lagen aan de totstandkoming van de Commissie Autottractie en van het latere KMD. In de Commissie Autottractie van 1911 tot 1914 werd er op politiek-strategisch, militair-logistiek, technologisch en operationeel niveau een besluit genomen. Dat had uiteraard ook zijn uitwerking op de organisatie en de werkwijze van het KMD, dat officieel op 12 juli 1915 werd opgericht met haar standplaats in Delft. Het KMD bleef uiteindelijk zeven jaar in Delft totdat de organisatie van het KMD zich op 1 september 1922 naar Haarlem verplaatste. Vanaf 1 januari 1936 werd officieel de naam KMD gedragen.

Niet veel eerder werden in 1913 het Vrijwillig Militair Motorkorps (VMMK) en het Vrijwillig Militair Automobielkorps (VMAK) opgericht. De leden van die korpsen (veelal van adellijke afkomst waardoor zij als een van de weinigen in het bezit waren van een rijbewijs en een automobiel) stelden hun rijtuigen beschikbaar en in ruil daarvoor kreeg men een militaire rang toegewezen. Ze werden gekochterend 'benzineluitenants' genoemd. Het interessante aan dit verhaal is het feit dat deze korpsen in het leven zijn geroepen door de Nederlandse Automobiel Club. De VMMK en de VMAK waren militaire organisaties die buiten de invloed van de overheid om opereerden. De Commissie Autottractie baseerde de grootte van de formele organisatie op de conjunctuur, namelijk oorlogstijd of vredestijd. In vredestijd diende de overheid niet meer materiaal aan te schaffen dan strikt noodzakelijk, want het materieel zou, door de *voortdurende vorderingen der techniek* zeker binnen afzienbare tijd verouderd zijn. Kortom: de grootte van de organisatie moest strikt genomen corresponderen met de tijd waarin men zich bevond. Dit hoofdstuk, Commissie Autottractie, omvat datgene wat destijds is besloten en de organisatie van autottractie bevond zich dus nog *de facto* in de formatieve fase.⁸

⁸ NL-HaNA, Oorlog / Restantcollectie, 2.13.116, inv.nr. 5019

5. De mobilisatie van de Etappendienst 1914-1918

Nederland kende een gewapende neutraliteit ten tijde van de Eerste Wereldoorlog. Een gewapende neutraliteit hield in dat Nederland *de jure* een neutraliteit kende, echter bij het overschrijden van die neutraliteit door een vreemde mogendheid, zou gepast gereageerd worden. Nederland kende *de facto* geen neutraliteit, omdat Nederlands grondgebied gebruikt werd om spionnen te huisvesten.⁹

5.1 Het functioneren van het Etappenverplegingsautobataljon

Nederland werd voorafgaand aan de Eerste Wereldoorlog geconfronteerd met een wapenwedloop tussen Duitsland, Frankrijk en Engeland en werd meegenomen in diezelfde wedloop, maar Nederland kon zich uiteraard niet meten met de andere landen. De Chef van de Generale Staf, luitenant-generaal C.J. Snijders, waarover later meer, besloot de Etappendienst onmiddellijk te mobiliseren en niet te wachten tot een eventuele inval van Duitse troepen. Als gevolg van de eerdere mobilisatie van 1 augustus 1914 werd het personeel van het 'Etappenverplegingsautobataljon' (EVA bataljon) in staat gesteld te trainen zodat men voorbereid was indien een vreemde mogendheid de Nederlandse neutraliteit zou schenden. Omdat er een gebrek was aan vrachtwagens, bouwde het EVA civiele personenauto's om tot bakwagens. Auto-eigenaren werden aangeduid als 'drieguldenchauffeurs' en verzorgden de dagelijkse aanvoer van levensmiddelen naar de aanvullingsplaatsen van de divisies. Het EVA met een capaciteit van 300 wagens, zou wel degelijk over gekwalificeerd personeel beschikken, echter de formatie van het EVA bleek tijdens die mobilisatie niet te kunnen voldoen aan de vraag.

De lezer moet rekening houden met het feit dat de organisatie van het EVA zich ook nog in een formatieve fase bevond. De manschappen van het EVA konden de toenemende vraag (hulpgoederen) vanuit het zwaar getroffen België niet aan. De mobilisatie had tot gevolg dat de twee hoofdtaken, administratie en verpleging van de intendanten lastig te verenigen waren.¹⁰

De administratieve taken werden losgekoppeld van de verplegingstaken. Tijdens de mobilisatie zorgde de houding van Luitenant-Generaal Snijders, onder leiding van de liberale premier Cort van der Linden, voor gefronste wenkbrauwen bij de politieke leiding en een deel van de militaire staf. De betrekkingen met Duitsland waren na verloop van tijd gespannen te noemen. *Bij de bespreking over de te nemen maatregelen in zake de spanning met Duitsland (zand- en grind quaestie, spoorwegvervoer over Limburg) heeft de opperbevelhebber zich weinig bemoedigend uitgelaten over hetgeen onze weermacht in een gewapend conflict met Duitsland zou kunnen uitrichten.* Deze niet zo bemoedigende doch rationele uitleg was wel treffend te noemen.

⁹ Jeremy Black, *The Age of Total War 1860-1945* (Greenwood Publishing Group, 2006).

¹⁰ Het woord verpleging betekent in deze context (Oud Nederlands): de manschappen voorzien van eten en drinken en niet het verzorgen van de gewonden; Herman Roozenbeek, *In dienst van de troep, bevoorrading en transport bij de Kon. Landmacht* (Amsterdam, 2008) 53 – 57.

In een persoonlijk onderhoud tussen de Minister-President en Luitenant-generaal Snijders werd duidelijk dat *de weerstand onderzijds, zelfs bij een gelukte tweede mobilisatie, doelloos zou zijn en wij zeer spoedig overmand en onder den voet zouden zijn gelopen*. Deze opmerking van Snijders veroorzaakte een vertrouwensbreuk tussen Snijders en de politieke leiding. In de documentatie werd opgenomen dat het ridicuul is een ‘plan de campagne’ op te stellen, zolang Nederland niet met een bondgenoot optrekt. Nederland zou daarnaast geen enkele kans maken en dat typeerde ook de houding van Snijders en de houding jegens het leger. Afgaand op de beleidsnotities, kan gesteld worden dat binnen de legerleiding een niet zo populaire maar wel realistische houding werd aangenomen dat ook zijn weerslag had op de toekomst van het leger en meer in het bijzonder het KMD.¹¹

¹¹ NL-HaNA, Oorlog / Geheimarchief, 2.13.67, inv.nr. 328

6. Het Interbellum 1919 – 1939

In dit hoofdstuk wordt aandacht geschonken aan de periode van het Interbellum 1919-1939, namelijk de bezuinigingen op de Motordienst en het weer terugdraaien van die bezuinigingen. Tevens wordt aandacht gegeven aan de oprichting van het Vrijwillig Landstormkorps Motordienst (VLSK Motordienst), de inzet van de mariniers en de Motordienst in het Saarland alsmede de oprichting van het KMD. De inzet van mariniers en het KMD in het Saarland was aanleiding voor een koninklijk onthaal door Hare Majesteit Koningin Wilhelmina. De ervaringen uit de Eerste Wereldoorlog gaven de legerleiding en staatshoofden stof tot nadenken. Ten tijde van het Interbellum spraken legerleiding en de kabinetten de hoop uit dat Nederland wederom zou kunnen genieten van een neutrale positie, zoals dat tijdens de Eerste Wereldoorlog gebeurde. De Nederlandse krijgsmacht moest zodoende tijdens het Interbellum gezien worden als een opleidingsinstituut. Noodzakelijk geachte moderniseringsvoorstellen kwamen niet van de tekentafel en dus bleven de ontwikkelingen op het gebied van Defensie achter. De vraag deed zich voor of je wel in materieel zou moeten investeren met de wetenschap dat je wordt ingehaald door de tijd en de technologische vooruitgang? De krijgsmacht in zijn totaliteit werd zodoende tot midden jaren 1930 gezien als bezuinigingspost, zo stelt Herman Roozenbeek die als onderzoeker verbonden is aan het Nederland Instituut voor Militaire Geschiedenis (NIMH).¹²

¹² Herman Roozenbeek, *In dienst van den troep bevoorrading en transport bij de Koninklijke Landmacht* (Amsterdam, 2008) 58.

6.1 De bezuinigingen en de herwaardering voor het KMD

Na 1918 begon een periode van demobilisatie van legereenheden. De grootte van het leger was teruggeschroefd en de krijgsmacht zou vooral gezien worden als opleidingsinstituut. Op 20 augustus 1921 werd het Depot van den Motordienst, dat 15 juli 1915 was opgericht, omgedoopt tot Schoolcompagnie van den Motordienst en om over voldoende (reserve) chauffeurs te beschikken werd op 27 januari 1920 het Vrijwillig Landstormkorps Motordienst (VLSK MD) opgericht. Dat onderdeel bestond slechts uit één Staf en één Compagnie. De standplaats in Delft werd niet meer toereikend geacht vanwege de beperkte ruimte, waardoor de dienst naar Haarlem verhuisde.

De mobilisabele omvang van de Motordienst in de jaren twintig kwam neer op vier Autobataljons. Die Autobataljons waren bestemd voor alle voorkomende transporttaken, zoals het vervoer van levensmiddelen en munitie van de eindstations naar de aanvullingsplaatsen en, als de situatie dat vereiste, het vervoer van troepen. Omstreeks 1925 kregen ook de infanterie- en artilleriemunitietreinen, die de munitiereserve van de divisies vormden, vrachtauto's zodat zij zich sneller konden verplaatsen. Zoals eerder gememoreerd, werd het leger als een bezuinigingsobject gezien. Halverwege de jaren dertig ontstaat dan, als gevolg van de internationale spanningen, een herwaardering voor het militaire apparaat en dus kon ook het KMD hiervan profiteren. In de praktijk kwam het erop neer dat het KMD meer manschappen in de organisatie kon opnemen. Daarnaast werd een groter aantal dienstplichtigen gerekruteerd voor herhalingsoefeningen en tot slot was er sprake van het vervroegd *in werkelijke dienst komen van de lichte 1937*. In de begroting van 1936 werd gerecapituleerd over de jaren 1930-1935.

Daaruit kon opgemaakt worden dat op een aantal onderdelen van het KMD in achtereenvolgende jaren te veel geld werd uitgegeven.¹³ Luitenant-kolonel A.A. van Loon was destijds Commandant van het KMD. De Secretaris-Generaal van het Ministerie van Oorlog adviseerde de Ministers van Staat en Oorlog dat Van Loon de ramingen moest respecteren of de bedragen omhoog moest bijstellen, want in de praktijk werden de bedragen op een aantal onderdelen van het KMD ruimschoots overschreden. Luitenant-kolonel Van Loon werd door de Minister van Defensie gesommeerd de ramingen in het vervolg naar boven bij te stellen. *'Ik vind hier aanleiding er bij U op aan te dringen bij het samenstellen van uw begrotingsvoorstellen de te verwachten uitgaven nauwkeuriger te bepalen en daarbij voor zover noodig, rekening te houden met de behoeften over voorgaande jaren'*.

¹³ NL-HaNA, Motordienst, 2.13.59, inv.nr. 15

Het tekort kon echter steeds ondervangen worden door de ruime ramingen van de andere krijgsonderdelen. Uit de cijfers kan wel opgemaakt worden dat het KMD weer een herwaardering kreeg en dat vertaalde zich in de stijging van het aantal dienstplichtigen over de jaren 1937 – 1940, alsmede de militaire inzet in het Saarland. Een korte periode volgend na de inzet in het Saarland werd het KMD uitgebreid met twee compagnieën, waarvan de derde KMD Autocompagnie in Apeldoorn en de vierde Autocompagnie in Den Bosch werden gevestigd. Op 1 augustus 1938 werd zelfs de vijfde Autocompagnie KMD in Haarlem toegevoegd.¹⁴

¹⁴NL-HaNA, Motordienst, 2.13.59, inv.nr. 16

6.2 De inzet in het Saarland

De herwaardering voor de Motordienst zette halverwege de jaren 1930 goed door met uiteindelijk de militaire inzet in het Saarland door mariniers met ondersteuning van het Korps Motor Dienst. De Volkenbond zond een Internationale Troepenmacht uit, een missie die overigens breed nationaal gedragen werd, om ervoor te zorgen dat de volksstemming geruisloos zou verlopen. De Internationale Troepenmacht, stond onder leiding van de Britten en bestond uit circa 3.300 manschappen uit het Verenigd Koninkrijk, Italië, Zweden en Nederland. De taak van de mariniers en het KMD was om de volksstemming ordentelijk te laten verlopen in het overwegend Duitsgezind gebied dat *de facto* in Franse handen was na de Vrede van Versailles. Het was de eerste keer sinds haar oprichting dat het KMD bij een vredesmissie werd betrokken. Na een periode van 15 jaar werd een referendum gehouden over welke koers de inwoners van het Saarland zouden moeten varen, de keuze was terug naar Duitsland of bij Frankrijk blijven. Van 19 december 1934 tot 16 februari 1935 ondersteunde het detachement Motordienst met zeventien KMD'ers en dertien bakwagens de Nederlandse mariniers.¹⁵

Tijdens die uitzending werd door Generaal-majoor J.J.G. van Voorst tot Voorst, gereflecteerd op de gedane werkzaamheden van de Korps Mariniers en de Motordienst. Uit die documentatie kan worden opgemaakt dat ook de opperbevelhebber van de Int. Troepenmacht Generaal Brind (GBR) tevreden is met de gedane inspanningen van de mariniers en de Motordienst. Van Voorst tot Voorst was verheugd over hetgeen hij gezien had, of in zijn bewoordingen: *'reden geeft tot zeer groote voldoening en vervolgde met: de tenue en de houding van de onderdeelen van de Nederlandsche weermacht – mariniers en motordienst -, welke ik te Saarbrücken en te Sankt Ingbert bezocht, als de geest, welke daarin tot uiting kwam, waren zeer goed te noemen. ik noem in het bijzonder, op 21 januari dezer Compagniesgewijze, gehouden, march- en terreinoefeningen in de richting van Homburg (ten Oosten van het Sankt Ingberg).'* Wat met name zijn aandacht trok, naar aanleiding van die inspectie, was de wijze waarop het in- en uitladen te Saarbrücken verliep.

Daarop verklaart Generaal-majoor Van Voorst tot Voorst het volgende: *Daarbij trok mijn aandacht, bij het vervoer met motorvoertuigen, de snelle en ordelijke wijze waarop het in-en uitladen te Saarbrücken geschiedde, de marschdiscipline, zoowel van de colonne motorvoertuigen, zich verplaatsende op gladde, hellende wegen, als van den marcheerenden troep en de rust en stilte waarmede de ontwikkeling en verplaatsingen in moeilijk terrein gepaard gingen.* En toen de volksstemming in het Saarland achter de rug was, kwamen de mariniers en de Motordienst via de trein weer terug naar Haarlem om twee dagen later op 18 februari 1935 door Hare Majesteit Koningin Wilhelmina te worden ontvangen op paleis Huis ten Bosch. Koningin Wilhelmina sprak haar dank uit voor de geleverde inspanningen van het Nederlandse contingent in het Saarland.¹⁶

¹⁵ "Historisch nieuwsblad," 10/2011 <https://www.historischnieuwsblad.nl/nl/artikel/28342/onze-jongens-in-het-saarland.html>.

¹⁶ NL-HaNA, Motordienst, 2.13.59, inv.nr. 97

7. De Mobilisatie van 1939 en de meidagen van 1940

De jaren dertig kenmerkten zich door een persistent isolationisme, pacifisme en diplomatieke onrust. Die onrust nam zienderogen toe toen Duitsland Polen binnenviel, waardoor de Nederlandse regering op 28 augustus 1939 overging tot mobilisatie om de neutraliteit te beschermen. Volgens cijfers zouden ongeveer 280.000 manschappen gemobiliseerd worden. Ook in dit aspect zouden de spoorwegen een bijdrage leveren door opgeroepen manschappen te verplaatsen. Tijdens die mobilisatie zou, net als tijdens de mobilisatie van 1914, sprake zijn van civiel vorderen van automaterieel vanuit de burgerijmaatschappij. Economisch gezien zou het voor Nederland lastig blijken aankopen in het buitenland te doen. Na het uitbreken van de oorlog (in 1939) was er onzekerheid ontstaan over het feit dat aankopen, die gedaan werden door Nederland, mogelijk via de achterdeur naar Duitsland zouden worden gesluisd. Daarnaast werd getwijfeld aan de drie maanden tegenstand die het Nederlandse leger tegen het Duitse leger zou kunnen bieden.¹⁷ Uiteindelijk zou Nederland zich binnen vijf dagen overgeven. De Autobataljons bij de legerkorpsen, Verbandplaatsafdelingen, het Hoofdkwartier van het Veldleger, de Etappen- en Verkeersdienst en de Compagnieën KMD beschikten tijdens die mobilisatie over ca. 5.000 voertuigen. In zijn totaliteit beschikte het leger over ca. 14.800 auto's, waarvan 12.000 vrachtwagens, 1.200 Trado's, 1.600 personenauto's en 9.000 motorrijwieltuigen.¹⁸

In september 1939 werden uit het KMD en het VLSK MD zes Autobataljons (I tot en met VI) gevormd. In de periode van de mobilisatie van 1939 (gedurende acht maanden) voldeden de Autobataljons aan de eisen die werden gesteld. Een Autobataljon bestond uit vier compagnieën en elk bataljon bestond uit ongeveer 1.200 man met ongeveer 600 voertuigen. Het eerste en de tweede autocompagnie, van elk autobataljon met uitzondering van het zesde Autobataljon, waren bestemd voor het transport van voorraden en troepen, de derde en vierde autocompagnie waren belast met het munitietransport. Het vijfde en zesde autobataljon waren ingedeeld bij Commandant Veldleger in de regio Driebergen/Zeist. De taak van het zesde Autobataljon bestond uitsluitend uit het vervoeren van zieken en gewonden. In voorgaande is de organisatie van het Korps Motor Dienst tijdens de mobilisatie van 1939 uiteengezet.

In het publieke debat over de meidagen van 1940 wordt veelal gesuggereerd dat de Nederlandse krijgsmacht niet hard heeft gevochten, omdat het slechts vijf dagen duurde voordat men zich aan de Duitsers overgaf. Die veronderstelling behoeft een kleine correctie gezien de magnitude van de meidagen van 1940 en de gevechtservaringen van de dienstplichtigen van het KMD en de pogingen die zij ondernamen hun taken goed uit te voeren om de Duitse opmars te vertragen. Daarnaast doet een stukje nuancering recht aan de geschiedschrijving over het KMD, omdat deze dienstplichtigen overwegend moedig optraden en sommigen zelfs een heldenrol vertolkten.

¹⁷ Herman Roozenbeek, *In dienst van den Troep, Bevoorrading en Logistiek van de Kon. Landmacht* (Amsterdam, 2008).

¹⁸ Trado: een constructie die het mogelijk maakte van een normale vierwielige standaardtruck een terreinauto met 6x4 aandrijving te maken, de naam trado ontstond uit een samenvoeging van de namen V.d. Trappen en Van Doorne (DAF).

Op 7 oktober 1940, ruim na de invasie van Nederland, schrijft de vader van de dienstplichtige, overigens gesneuvelde soldaat, H.C. van den Borgh over de gevechtshandelingen van zijn zoon van 12 mei 1940, bij het vierde Autobataljon ingedeeld in de tweede compagnie. De tweede compagnie van het vierde Autobataljon was gelegerd in Driebergen en kreeg de opdracht munitie op te halen en naar achter te verplaatsen, munitie dat even daarvoor bij de Grebbelinie werd aangevoerd. Het Autobataljon stak vervolgens de spoorweg bij Rhenen over en werd vervolgens op ruime afstand van Ouwehands Dierenpark onder vuur genomen door Duitse artillerie. Uiteindelijk werden twee wagens van het Autobataljon geraakt. In een van die auto's waren de inzittenden op slag dood, enkel de chauffeur bleef ongedeerd. In de andere auto bevond zich Van der Borgh, die buikletsel opliep als gevolg van de granaatinslag. Van het totaal aantal inzittenden bleef alleen Chauffeur J. de Jager over. De Jager was de enige soldaat die hulp kon bieden aan de zoon van Van der Borgh. Chauffeur De Jager bracht de zwaar toegetakelde Van der Borgh naar de hospik, waar hij als gevolg van bloedverlies overleed. Hiermee wordt deels recht gedaan aan hetgeen het personeel van het KMD tijdens die eerste dagen in mei had gedaan om de Duitse opmars te vertragen.¹⁹

Uiteindelijk staakte het Nederlandse leger de strijd omdat op 14 mei 1940 Rotterdam werd gebombardeerd. De motivatie van de legerleiding was dat het zinloos werd geacht de strijd voort te zetten, omdat dit ten koste zou gaan van vele burgerslachtoffers. Aan de troepencommandanten werd op 14 mei 1940 medegedeeld dat naast Rotterdam ook Utrecht met vernietiging werd bedreigd. Deze mededeling zorgde ervoor dat de strijd tegen de Duitsers werd gestaakt. De opperbevelhebber benadrukte na de capitulatie dat de discipline gehandhaafd diende te worden, totdat de Duitsers in Nederland zouden aankomen. Verder sprak de opperbevelhebber zijn dank uit voor de geleverde inspanningen door de Nederlandse troepenmacht. De orders voor 15 mei 1940 waren glashelder, er mochten geen wapens, munitie of ander materiaal vernietigd worden, maar deze dienden ingeleverd te worden.²⁰ De periode van ontmanteling was aangebroken en markeerde daarmee ook een trendbreuk in de geschiedenis van de bevoorrading en transport van de Koninklijke Landmacht, aangezien er vanaf 1940 tot eind oktober 1944 geen sprake was van militaire inzet. Uiteraard kenden wij, bij de invasie van Normandië in juni 1944 de Prinses Irene Brigade, maar die bijdrage bleef qua bevoorrading en transport vrij bescheiden. Vanaf 1944, het moment waarop het zuiden van Nederland bevrijd werd, speelden twee transportentiteiten een enorm belangrijke rol in de bevoorrading van het getroffen gebied, namelijk de inzet van het KMTN onder Brits gezag en het B2 Autobataljon als onderdeel van het Militaire Gezag onder leiding van Majoor Zélander.²¹

¹⁹ Korps Motordienst 12 mei 1940 Grebbeberg, D.C. v.d. Borgh 'Title of interview', *Verhalenbundel B&T*.

²⁰ NL-HaNA, Motordienst, 2.13.59, inv.nr. 302

²¹ Herman Roozenbeek, *in dienst van de troep, bevoorrading en transport bij de Kon. Landmacht* (Amsterdam, 2008) 75.

8. Transitiefase

8.1 Militair Gezag 1944 - 1946

Het Militair Gezag was het dagelijks bestuur van de Nederlandse regering over de bevrijde delen van het Nederlands grondgebied tussen 1944-1945. Het dagelijkse bestuur werd vanuit London geregeld en stond onder leiding van Generaal-majoor mr. H. J. Kruls. De behoefte voor noodhulp kwam voornamelijk uit het Westen van Nederland; een gebied dat werd aangeduid als B2. Het Autobataljon B2, o.l.v. Majoor Zelandier, zou zorg voor dragen dat de Nederlanders in het Westen werden voorzien van noodhulp, omdat de eerder genomen maatregelen door het KMTN niet afdoende waren in de ogen van het Militaire Gezag. In oegenschouw moet worden genomen dat het B2-Autobataljon een aparte entiteit was en niet onder de verantwoordelijkheid van het KMTN viel. Het schortte het B2-Autobataljon aan discipline, zeker in vergelijking met de KMTN'ers die door de geallieerde Britten werden opgeleid.

8.2 Korps Motortransport Nederland (KMTN)

Vanaf de herfst van 1944, toen het zuiden des lands bevrijd werd, kreeg het Nederlandse leger weer logistieke taken. Die logistieke taken werden ondergebracht bij het Korps Motortransport Nederland (KMTN) dat onder Brits gezag stond van Veldmaarschalk Montgomery (Engelse benaming GNT-coy). Dit was de Geallieerde militaire bestuursapparaat dat het lokaal, provinciaal en landelijk bestuur van Nederland waarnam, zolang de civiele autoriteiten daartoe niet in staat waren. Dit korps was eind 1944 in Eindhoven opgericht voor de aanvoer van de meest noodzakelijke levensbehoeften van Nederland. De geallieerden waren echter van mening dat de militaire taken en de militaire capaciteiten strikt genomen bij het militaire apparaat diende te behoren. De civiele taken, zoals de getroffen burgers bevoorraden van eerste levensbehoeften (eten en drinken, maar ook kolen en huisraad), behoorden tot de *liberated manpower*. De geallieerden probeerden, met succes, een tekort aan chauffeurs, middels werving en selectie op te lossen. Voormalige KMD'ers die voor en tijdens de meidagen van 1940 hadden gediend, werden verplicht zich aan te melden. Velen van hen werden aangetrokken via advertenties. Zo werd in Breda en Tilburg, iedereen met een KMD achtergrond opgeroepen zich aan te melden. Over de aanmeldingen had men in Breda niet te klagen, er was voldoende animo. De organisatie in Tilburg en Breda was goed voorbereid de aanmeldingen te verwerken, zo kon uit het verslag opgemaakt worden en datzelfde gold voor de enthousiastelingen die zich voor de KMTN-compagnieën in Limburg aanmelden.²² Dit zou de laatste grote klus blijken voor het Korps Motortransport Nederland alvorens het op 19 juni 1945 onder Nederlands gezag werd

²² Ibid, 76 – 78 ; NL-HaNA, KL / Reg. AAT, 2.13.179, inv.nr. 102.

geplaatst en omgedoopt werd in het Korps Aan- en Afvoertroepen. De AAT zou van 1946 – 1950 opereren op basis van het Britse model. Dat hield in dat de Verpleging (Intendance) en het Transport verenigd moesten worden.²³ Het vooroorlogse KMD zoals dat na de capitulatie in 1940 niet meer bestond, zou formeel in 1946 bij Koninklijk Besluit worden opgeheven. Daarmee was een einde gekomen aan een bijzonder Korps.

²³ Herman Roozenbeek, *In dienst van de Troep, Bevoorrading en Transport bij de Kon. Landmacht* (Amsterdam, 2008) 77-78.

9. Literatuurlijst:

9.1 Primaire bronnen

- NL-HaNA, KL / Reg. AAT, 2.13.179, inv.nr. 102.
NL-HaNA, Motordienst, 2.13.59, inv.nr. 16
NL-HaNA, Motordienst, 2.13.59, inv.nr. 97
NL-HaNA, Motordienst, 2.13.59, inv.nr. 302
NL-HaNA, Oorlog / Restantcollectie, 2.13.116, inv.nr. 5019
NL-HaNA, Oorlog / Geheimarchief, 2.13.67, inv.nr. 328

9.2 Secundaire bronnen

- Altena Bert & Dick van Lente, *Vrijheid & Rede, geschiedenis van de Westerse Samenlevingen 1750 – 1989* (Hilversum, 2011).
Black Jeremy, *The Age of Total War 1860-1945* (Greenwood Publishing Group, 2006).
Hughes Matthew & William J. Philpott, *Palgrave Advances in Modern Military History* (New York, 2006).
Leezenberg Michiel, *Wetenschapsfilosofie voor Geesteswetenschappen* (Amsterdam, 2012).
Roozenbeek Herman, *In dienst van den troep, bevoorrading en transport bij de Koninklijke Landmacht* (Amsterdam, 2008).

9.3 Bundels & Websites

- Historisch nieuwsblad,” 10/2011 <https://www.historischnieuwsblad.nl/nl/artikel/28342/onze-jongens-in-het-saarland.html>.
Korps Motordienst 12 mei 1940 Grebbeberg, D.C. v.d. Borghst Title of interview”, *Verhalenbundel B&T*.

10. Bijlage(n)

Bijlage 1: Genealogie KMD

Schematische weergave van de genealogie van het KMD en afgeleiden

Depot afdeling van de Autotreindienst 12-07-1915							
Depot afdeling van den Motordienst 02-06-1916							
Schoolcompagnie van de Motordienst 20-08-1921 Delft - 01-09-1922 Haarlem							
Korps Motor Dienst 1-1-1936							
Korps Motor Dienst -> Depot Motor Dienst 24-08-1939							
Korps Motor Dienst & Depot Motor Dienst hielden op te bestaan 15-07-1940							