



Korps Motordienst 1915-1946

Van paardenkracht naar autotractie



KMD - DE VOORLOPER VAN DE AAT

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD

HOOFDSTUK 1 DE COMMISSIE AUTOTRACTIE EN DE MOBILISATIE

HOOFDSTUK 2 HET INTERBELLUM

HOOFDSTUK 3 DAADWERKELIJKE INZET

HOOFDSTUK 4 BEVRIJDING, NAOORLOGSE PERIODE EN TRANSITIE

NAWOORD VAN DE SCHRIJVERS

Voorwoord

Halverwege de negentiende en aan 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. Troepenverplaatsing met behulp van gemechaniseerde middelen lag in lijn met de, in die periode (de Tweede Industriële Revolutie) 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. 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.

Deze publicatie wil een beperkt en bescheiden beeld geven van de werkwijze van en de spanningsvelden waarmee het Korps Motordienst (KMD) te maken had. Het KMD, 'opgericht' in 1915, is de voorloper van het Regiment Aan- en Afvoertroepen (AAT), één van de twee stamregimenten van ons eigen Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen.

Het KMD kent een rommelig bestaan, voornamelijk als mobilisabele eenheid en de meest in het oog springende entiteit in de jaren tussen de twee wereldoorlogen is misschien wel de 'Depotafdeling van den Motordienst' (DMD), een voorloper van het latere OCAAT en de diverse militaire rijscholen.

De publicatie pretendeert niet volledig of wetenschappelijk verantwoord te zijn. Voor deze publicatie is echter wel dankbaar gebruik gemaakt van het werk van drs. Herman Roozenbeek van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) en van de heer Kenny Jansen, die als student geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam, op verzoek van de Regimentscommandant, in 2017 onderzoek heeft gedaan naar het Korps Motordienst.

Jan Slingerland (Ikol bd Regiment B&T)

Kenny Jansen (historicus)

Willy Engelmann (Ikol bd Regiment B&T)

HOOFDSTUK 1 DE COMMISSIE AUTOTRACTIE EN DE MOBILISATIE

De 'Ijzeren Eeuw'

De negentiende eeuw (ook wel de 'Ijzeren Eeuw' genoemd) kende een hausse aan technologische ontwikkelingen. Zowel in de architectuur, de medische wetenschap, maar ook op het gebied van verkeer, vervoer, verplaatsingen en mobiliteit (V3M zeggen we tegenwoordig binnen het regiment). Waar de mens en dus ook de militair eeuwenlang waren aangewezen op verplaatsen te voet, dan wel voor de '*lucky few*' te paard, zien we in de negentiende eeuw de opkomst van spoorwegvervoer.



Afbeelding 1: spoorwegvervoer in opkomst

Deze vervoersmodaliteit kent vooral een explosieve groei in de Verenigde Staten, waar de ongebreidelde zucht naar gebiedsuitbreiding naar het westen noodzaakte tot het overbruggen van steeds grotere afstanden. De postvoorziening kende een korte heroïsche periode met de beroemde '*Pony Express*', maar deze supersnelle postbodes te paard werden in korte tijd letterlijk ingehaald door de bouw van de spoorlijnen van oost naar west en van west naar oost, die uiteindelijk samenkwamen en zo een geheel continent verbonden.

Om een juist beeld te krijgen van het ontstaan van het Korps Motordienst (KMD), is het belangrijk om 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 Baron de Jomini. Jomini was een Zwitserse generaal in zowel Franse als Russische dienst. In zijn functie als generaal besteedde Jomini aandacht aan transport binnen het militaire apparaat. In het militairtheoretisch 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. Logistiek werd een integraal onderdeel van het militaire apparaat. De spoorwegen, de stoomtreinen en later de verbrandingsmotor maakten dat troepen, paarden, munitie, levensmiddelen, hooi en stro, maar ook gewonden sneller vervoerd konden worden.

De Slag bij Königgratz van 1866 en de Frans-Duitse Oorlog van 1870-1871, waren een schoolvoorbeeld van hoe in het nieuwe tijdsgewricht troepen (per trein) verplaatst en bevoorraadt dienden te worden. De Pruisen en de Duitse allianties mobiliseerden in 1870, in een relatief kort tijdsbestek, meer dan een miljoen miliciens (dienstplichtigen). 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 logistiek een onmisbaar aspect bleek in de oorlogsvoering. De algehele tendens in Europa was dat er een voorkeur bestond militair personeel en paardenkrachten 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 in 1870-1871 maakte grote indruk op de Nederlandse overheid met als gevolg dat gedurende de 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.



Afbeelding 2 en 3: 1870-1871, troepenverplaatsing per spoor

In de jaren voorafgaand aan de Eerste Wereldoorlog werd de wens voor 'Autotractie' uitgesproken, omdat er vanuit het leger een toenemende behoefte was troepen sneller te verplaatsen. 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 Etappendienst'. De 'Etappendienst' 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 Etappendienst tevens het transport van krijgsgevangenen, zieken, gewonden en materiaal.

De inzet van autotractie werd al snel een onmisbaar logistiek onderdeel van het leger. De afstanden van de tussenstations naar de eindstations konden nu verder van elkaar verwijderd zijn door de substitutie van paardenkracht naar autotractie.

De Commissie Autotractie

Het Ministerie van Oorlog verstrekt op 25 februari 1911 de opdracht aan de 'Commissie Autotractie', onder leiding van luitenant-kolonel P.W. Weber. De Commissie 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.

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 moeilijke 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 Autotractie. Daarnaast ontwikkelden omringende landen zich op het gebied van gemechaniseerde voertuigen. Nederland kon wat betreft de ontwikkelingen elders in de wereld niet achterblijven. Op basis van de aanbevelingen van de commissie werden er door de regering besluiten genomen op politiek-strategisch, militair-logistiek, technologisch en operationeel niveau. Eén van die besluiten was het oprichten op 12 juli 1915 van het opleidingsinstituut de 'Depot Afdeling van den Autotreindienst' met als standplaats Delft. Op 2 juli 1916 krijgt deze eenheid de nieuwe benaming 'Depot Afdeling van den Motordienst' (DMD). Echter, op 20 augustus 1921 werd de eenheid alweer hernoemd naar 'Schoolcompagnie van den Motordienst'. De eenheid bleef uiteindelijk zeven jaar in Delft, totdat deze op 1 september 1922 naar Haarlem werd verplaatst. - Zie ook Hoofdstuk 2.

De Commissie Autotractie baseerde de grootte van de formele organisatie op de conjunctuur, namelijk oorlogstijd of vreedetijd. In vreedetijd 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. De organisatie van autotractie bevond zich ‘de facto’ dus nog steeds in de formatieve fase.

Vrijwilligersorganisaties

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 geksterend ‘benzineluitenants’ genoemd. Het interessante aan dit verhaal is het feit dat deze korpsen in het leven zijn geroepen door de Nederlandse Automobiel Club (NAC, de latere KNAC). De VMMK en de VMAK waren militaire vrijwilligersorganisaties, die buiten de invloed van de overheid om opereerden.



Afbeelding 4 t/m 6: Voertuigen VMMK en VMAK in gebruik



Afbeelding 7: KNAC, opvolger NAC

Mobilisatie van de Etappendienst (1914-1918) en het functioneren van het Etappenverplegingsautobataljon

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 o.a. gebruikt werd om spionnen te huisvesten en handel te drijven met strijdende partijen.

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 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.



Afbeelding 8: mobilisatie 1914



Afbeelding 9: 'Bakwagen' van de EVA

Omdat er een gebrek was aan vrachtwagens, bouwde het EVA bataljon civiele personenauto's om tot zogenoemde 'bakwagens'. Auto-eigenaren werden aangeduid als 'drieguldenchauffeurs' en verzorgden de dagelijkse aanvoer van levensmiddelen naar de aanvullingsplaatsen van de divisies van het mobiele Veldleger. Het EVA bataljon, met een capaciteit van 300 wagens, zou wel degelijk over gekwalificeerd personeel beschikken, echter de formatie van het EVA bataljon bleek tijdens die mobilisatie niet te kunnen voldoen aan de vraag. De manschappen van het EVA bataljon 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.¹ De administratieve taken werden daarom losgekoppeld van de verplegingstaken.

¹ 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.

Tijdens de mobilisatie zorgde de houding van luitenant-Generaal Snijders bij de regering, onder leiding van de liberale premier Cort van der Linden, en bij een deel van de militaire staf voor gefronste wenkbrauwen. 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. In een persoonlijk onderhoud tussen de Minister-President en luitenant-generaal Snijders werd duidelijk dat *“de weerstand onzerzijds, zelfs bij een gelukte tweede mobilisatie, doelloos zou zijn en wij zeer spoedig overmand en onder den voet zouden zijn gelopen”*.



Afbeelding 10: Luitenant-generaal Snijders

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, die ook zijn weerslag had op de toekomst van het leger en in dit kader ook meer in het bijzonder op de invoering van autotractie en de opleidingen van chauffeurs en monteurs.

HOOFDSTUK 2 HET INTERBELLUM (1919-1939)

Opleidingsinstituut en bezuinigingspost

De ervaringen uit de Eerste Wereldoorlog gaven de legerleiding en regeringen 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. Na 1918 begon een periode van demobilisatie van legereenheden. De grootte van het leger was teruggeschoefd en 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.

Op 20 augustus 1921 werd de 'Depot Afdeling van den Motordienst', die 12 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.



Afbeelding 11: Militair rijbewijs



Afbeelding 12: Chauffeursdiploma

De standplaats van de DMD/Schoolcompagnie in Delft werd vanwege de beperkte ruimte niet meer toereikend geacht, waardoor de dienst - zoals vermeld - op 1 september 1922 naar de Ripperdakazerne te Haarlem verhuisde. De mobilisabele omvang van het formatieve Korps 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. De lezer moet zich bewust zijn van het feit dat de officieren, onderofficieren en manschappen in beginsel registratief behoorden tot de rangen der wapens (zoals Infanterie en Artillerie).



Afbeelding 13: Ripperdakazerne te Haarlem, vanaf 1922 thuisbasis van de Schoolcompagnie

Herwaardering

Halverwege de jaren dertig ontstaat dan, als gevolg van de internationale spanningen rond Duitsland, Italië en Japan, 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. 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 begrootingsvoorstellen de te verwachten uitgaven nauwkeuriger te bepalen en daarbij voor zover nodig, rekening te houden met de behoeften over voorgaande jaren”*.

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 vanwege de militaire inzet in het Saarland (zie ook Hoofdstuk 3). 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 gelegerd. Op 1 oktober 1938 werd zelfs de vijfde Autocompagnie KMD in Haarlem toegevoegd.

Groei naar volwassenheid; oefenen en steunverleningen

De periode van het interbellum kenmerkt zich voor het KMD vooral door het bieden van steunverleningen en het houden van herhalingsoefeningen. De terugkerende herhalingsoefeningen waren belangrijk om de kennis en vaardigheid van zowel monteurs als chauffeurs op peil te houden. Bijvoorbeeld duurde in 1935 zo'n herhalingsoefening 16 dagen en bestond deze uit zowel praktijk- als theorielessen. Ook terreinrijden, het vervoeren van personeel en materieel en het rijden in heuvelachtig landschap stonden op het programma. Regelmatig werden andere plaatsen dan Haarlem en omgeving, in Nederland opgezocht om ervaring op te doen.

Een pijnlijk voorval deed zich voor toen in september 1923 ongeveer zes auto's van de Schoolcompagnie van den Motordienst zich in het zuiden van Limburg bevonden. Daar kregen de bestuurders onderricht in het colonnerijden in heuvelachtig terrein. Op 8 september oefenden ze bij Eijsden, waar de colonne op ca. 125 meter voor de grensnaal bij de Nederlandse Douanepost te Withum stopte. Nadat ze ter plaatse enige informatie hadden gekregen over de geschiedenis van de grensovergang, lieten enkele chauffeurs zich bij de grensnaal op de foto zetten. Daarbij overschreden zij de grens, zodat ze op Belgisch grondgebied terecht kwamen. Enkele Belgische douaneambtenaren rapporteerden aan hun superieuren dat 'militairen van een vreemde mogendheid de grens waren overgestoken'. De Belgische regering diende daarop een klacht in bij monde van haar gezant. De Commandant van de Schoolcompagnie werd op het matje geroepen en kreeg een flinke uitbrander.

Begin januari 1926 vertrok een detachement van de Schoolcompagnie van Haarlem naar Nijmegen om behulpzaam te zijn bij de bestrijding van de gevolgen van een overstroming van de Waal. Onmiddellijk na aankomst werden zij ingeschakeld om levensmiddelen naar Afferden te brengen en om over de bijna onbegaanbare smalle Waaldijken boten en vletten van de Koninklijke Marine te vervoeren. Op 8 januari gleed tijdens zo'n tocht een vrachtauto met militairen van een dijk. Het detachement kreeg hierna een rijverbod en moest naar Haarlem terug.

Internationale ervaring deed de Schoolcompagnie van den Motordienst op toen een detachement in de periode van 19 december 1934 tot 16 februari 1935 met 13 Ford AA trucks en 4 Ford V8 personenauto's naar het Saarland zijn gegaan als onderdeel van een internationale troepenmacht. Hierover meer in het volgende hoofdstuk.

Tenslotte is vermeldenswaard dat in 1936 twee vrachtauto's die waren volgeladen met levensmiddelen naar de Spaans-Franse grens werden gestuurd met de bedoeling de Nederlandse kolonie in Madrid te fourageren, indien deze vanwege de Spaanse Burgeroorlog gebrek aan levensmiddelen mocht krijgen. Verder dan de Nederlands-Belgische grens kwamen zij niet, omdat zij deze niet over mochten. Noodgedwongen moest men na enkele maanden onverrichterzake naar Haarlem terugkeren.

Vanwege de stijgende behoefte aan chauffeurs en monteurs werd het noodzakelijk steeds meer dienstplichtigen bij de Motordienst in te delen. Op 1 januari 1936 breidde de Schoolcompagnie zich uit tot Korps Motordienst, onder leiding van majoor INF A.M.M. Van Loon, die op 5 juli 1933 tot commandant van de Schoolcompagnie was benoemd. Van Loon werd per gelijke datum bevorderd tot luitenant-kolonel. Het korps groeide uit tot een vijftal compagnieën met bijbehorende staf.



Afbeelding 14: Voertuigen KMD tegen het einde van het interbellum

HOOFDSTUK 3 DAADWERKELIJKE INZET

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 Motordienst. Het Saarland was een overwegend Duitsgezinde en aan Frankrijk grenzende mijnstreek, die na de Eerste Wereldoorlog met de Vrede van Versailles (1919) *de facto* in Franse handen was als onderdeel van de aan Duitsland opgedragen herstelbetalingen. 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.



Afbeelding 15: Stembiljet



Volkenbond Afbeelding 16: Saarland



Afbeelding 17: Campagne door de Duitsers voor terugkeer Saarland

De inwoners van het Duitse Saarland mochten in een volksstemming aangeven of ze (weer) bij Duitsland of definitief bij Frankrijk wilden horen. De Volkenbond zond een Internationale Troepenmacht uit. Een missie die overigens breed nationaal gedragen werd. 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 Nederlandse mariniers was om de volksstemming ordentelijk te laten verlopen.

Het was de eerste keer sinds haar oprichting dat het KMD bij een vredesmissie werd betrokken. Van 19 december 1934 tot 16 februari 1935 ondersteunde het detachement Motordienst met zeventien KMD'ers en dertien bakwagens de Nederlandse mariniers.



Afbeelding 18: Minister van Oorlog, mr. dr. L.N. Dekkers (midden), inspecteert de troepen vóór vertrek naar het Saarland, samen met o.a. 1^e Int L.W. Haberkorn, 19 december 1934.

Tijdens die uitzending werd door Generaal-majoor J.J.G. van Voorst tot Voorst, gereflecteerd op de gedane werkzaamheden van het Korps Mariniers en de Motordienst. Uit die documentatie kan worden opgemaakt dat ook de opperbevelhebber van de Internationale 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 Ingbert)”*. 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”*.

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.



Afbeelding 19: Koningin Wilhelmina inspecteert het teruggekeerde detachement



Afbeelding 20: Herinneringsmedaille, echter geen formeel ingestelde, maar eigen fabricaat

De Mobilisatie van 1939 en de meidagen van 1940

De jaren dertig van de vorige eeuw kenmerkten zich door een persistent isolationisme, pacifisme en diplomatieke onrust. Die onrust nam zienderogen toe toen Duitsland in 1939 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 burgermaatschappij. 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. Uiteindelijk zou Nederland zich binnen vijf dagen overgeven.

Hoe zag de organisatie van het Korps Motordienst tijdens de mobilisatie van 1939 eruit? 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's², 1.600 personenauto's en 9.000 motorrijwieltuigen.

² De 'Trado' was een in 1934 ontwikkelde modificatieset om de terreinwaardigheid van militaire voertuigen te vergroten. De afkorting is een samentrekking van de namen van beide constructeurs; ir. Van der **T**rappen (KL) en ir. Van **D**oorne (een van de eigenaars van de DAF-fabrieken).

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, tezamen met een paardendetachment het 'autoregiment' vormend, 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.



Afbeelding 21: KMD gereed voor inzet



Afbeelding 22: Kraagspiegels KMD

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 is slechts ten dele juist. De Nederlandse krijgsmacht was al meer dan een eeuw niet in oorlog geweest, de strijdkrachten in Nederland waren ernstig verouderd en verwaarloosd, slecht getraind, men beschikte over sterk verouderde middelen en de communicatie/commandovoering was rondit beroerd. Aan de vijandelijke kant stond een moderne, beweeglijke en goed getrainde Duitse strijdmacht, waarin velen al daadwerkelijke gevechtservaring hadden opgedaan. Daartegenover stonden de Nederlandse militairen, die desondanks (op enkele uitzonderingen na) naar eer en geweten en naar vermogen hun plicht probeerden te vervullen onder voor hen ongekende en schokkende omstandigheden. Ook de dienstplichtigen van het KMD probeerden hun taken met de beschikbare middelen en informatie zo goed mogelijk uit te voeren om de Duitse inval te stoppen en de opmars te vertragen. Er zijn meerdere gevechtsverslagen, die aangeven dat deze dienstplichtigen plichtbewust en overwegend moedig optraden en sommigen zelfs een heldenrol vertolkten. Zie onderstaand voorbeeld.



Afbeelding 23: KMD officier gesneuveld in de meidagen 1940

Op 7 oktober 1940, ruim na de invasie van Nederland, schrijft de vader van de dienstplichtige gesneuvelde soldaat H.C. van den Borgh over de gevechtshandelingen van zijn zoon, ingedeeld bij de 2^e Compagnie van het 4^e Autobataljon, op 12 mei 1940.

De 2^e Compagnie van het 4^e Autobataljon was gelegerd in Driebergen en kreeg de opdracht munitie op te halen en naar achter te verplaatsen. Munitie die even daarvoor bij de Grebbelinie werd aangevoerd. Het Autobataljon stak vervolgens de spoorweg bij Rhenen over en werd daarna op ruime afstand van Ouwehands Dierenpark onder vuur genomen door Duitse artillerie. Uiteindelijk werden twee wagens van het Autobataljon geraakt. In één van die auto's waren de inzittenden op slag dood, enkel de chauffeur bleef ongedeerd. In de andere auto bevond zich soldaat 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 soldaat Van der Borgh. Chauffeur De Jager bracht de zwaar toegetakelde Van der Borgh naar de hospik, waar hij als gevolg van bloedverlies alsnog overleed.

De militaire loopbaan van kapitein L.W. Haberkorn, in dienst van het KMD

Kapitein L.W. Haberkorn heeft zich, in dienst van het KMD, op speciale momenten bijzonder ingezet en daarvoor uiteindelijk de hoogste prijs betaald. Om die reden is een *curriculum vitae* van deze kapitein in dit kader zeer op zijn plaats. Bij de dodenherdenking van ons Regiment op 6 oktober 2016, heeft de Regimentscommandant - in het bijzijn van zijn jongste dochter Loes en overige naaste familie - kapitein L.W. Haberkorn ten overstaan van de ingedeelde troepen in het bijzonder herdacht.



Afbeelding 24; kapitein Haberkorn

Ludwig Wilhelm Haberkorn werd op 9 september 1895 in Amsterdam geboren. Op 20 april 1911 nam hij als vrijwilliger dienst bij het Instructiebataljon, in de stand van soldaat. Na achtereenvolgende functies bij respectievelijk het 10e en 21e Regiment Infanterie te hebben vervuld, wordt hij op 16 september 1920 als tweede luitenant benoemd bij het Wapen der Infanterie. Als eerste luitenant vertrekt hij op 19 maart 1921 naar voormalig Nederlands-Indië en wordt in 1923 geplaatst op de Vliegschool te Kali Djati voor een vliegeropleiding. Op 16 mei 1924 behaalt hij zijn vliegerbrevet. Op 17 januari 1926 keert Haberkorn weer terug in het vaderland en wordt hij als infanterist ingedeeld bij de Schoolcompagnie van den Motordienst te Haarlem. Op 26 augustus 1929 trouwt eerste-luitenant Haberkorn. Het echtpaar krijgt drie dochters.

Na meerdere functies bij het Korps Motordienst te hebben vervuld, wordt eerste-luitenant Haberkorn in 1934 als detachementscommandant in het kader van de allereerste vredesmissie van ons Regiment naar Saarland uitgezonden. Het detachement vervult haar taken op zeer goede wijze en dat is dan ook de reden dat het detachement na terugkeer in 1935 op het paleis van Koningin Wilhelmina, door Hare Majesteit wordt ontvangen en toegesproken.

Op 18 maart 1938 wordt eerste-luitenant Haberkorn als Commandant van de Vierde Autocompagnie bevorderd tot kapitein en neemt met zijn eenheid als eerste bewoners intrek in de pas afgebouwde Koning Willem I Kazerne te Den Bosch.

In 1939 wordt de eenheid gemobiliseerd en vanaf dat moment voor ondersteuningstaken in de Peel-Raam Stelling in Noord-Brabant ingezet. Na de val van deze stelling in 1940 belandt Haberkorn na veel omzwervingen en schermutselingen met zijn eenheid uiteindelijk op Walcheren in Zeeland. Gelet op het Duitse luchtoverwicht en de vele Stuka-beschietingen van het konvooi bij het ochtendgloren, moet de eenheid zich altijd in het nachtelijk duister verplaatsen. In de nacht van 14 op 15 mei 1940 komt de eenheid in de nabijheid van Oostkapelle in Zeeland. Terwijl zijn eenheid dekking zoekt, gaat kapitein Haberkorn met zijn motorordonnans in het duister vooruit om de weg te verkennen. Nadat hij zijn ordonnans op een ontmoetingspunt heeft achtergelaten, keert de kapitein terug naar zijn eenheid om deze te laten bijtrekken. In de omgeving van Veere klinken plotseling schoten. Kapitein Haberkorn is door 'eigen vuur' op slag dood. Enkele dagen later wordt de kapitein door zijn eenheid op de begraafplaats van Oostkapelle begraven. Bij de uitvoering van zijn functie heeft hij voor ons land in de Meidagen van 1940 de hoogste prijs betaald. Het civiel-militaire graf van de kapitein bestaat nog steeds en wordt door de Oorlogsgraven Stichting onderhouden.

Staken van de strijd

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. 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 15 mei 1940 tot eind oktober 1944 geen sprake meer 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. Hierover meer in Hoofdstuk 4.

HOOFDSTUK 4 BEVRIJDING, NAOORLOGSE PERIODE EN TRANSITIE

MILITAIR GEZAG 1944 – 1946

Het Militair Gezag was het dagelijks bestuur namens de Nederlandse regering over de bevrijde delen van het Nederlands grondgebied tussen september 1944 – maart 1946. Dit Militair Gezag was het Geallieerde militaire bestuursapparaat dat het lokaal, provinciaal en landelijk bestuur van Nederland waarnam, zolang de civiele autoriteiten daartoe niet in staat waren. Het dagelijkse bestuur werd vanuit Londen geregeld en stond onder leiding van Generaal-majoor mr. H. J. Kruls.



Afbeelding 25: Generaal-majoor mr. H.J. Kruls

Het Korps Motortransport Nederland (KMTN)

Vanaf de herfst van 1944, toen het zuiden des lands bevrijd werd, kreeg het Nederlandse leger weer logistieke taken. 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 noodhulpverlening; de getroffen burgers bevoorraden met 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 vóór 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 in Limburg aanmelden.



Afbeelding 26: Openbare oproeping / Lastgeving

In de herfst van 1944 hadden enkele reserve-officieren in bevrijd Zuid-Nederland het plan opgevat om, zodra de bezetter uit Noord-Nederland was verdreven, met behulp van motorvoertuigen voedsel te brengen naar die gebieden, waar de nood het hoogst was (Operatie 'Zuid helpt Noord'). Deze officieren zochten contact met oud-militairen die voor en tijdens de oorlog hadden gediend bij het Korps Motor Dienst of het Vrijwillig Landstorm Korps Motordienst, waarin over het algemeen chauffeurs van particuliere autobusondernemingen (o.m. de BBA) en particuliere bedrijven waren opgenomen. Op 25 oktober 1944 richtten zij het Korps Motor Transport Nederland (KMTN) op. Een legeronderdeel dus dat als een voortzetting van het in 1940 opgeheven Depot van den Motordienst (DMD) mag worden gezien. Het KMTN was eind 1944 in Eindhoven opgericht voor de eerder genoemde civiel-logistieke taken, zoals de aanvoer van de meest noodzakelijke levensbehoeften van Nederland; kortom noodhulpverlening.

De geallieerde bevelhebbers honoreerden het initiatief. Het KMTN werd onder Brits gezag geplaatst en stond daarmee onder bevel van Veldmaarschalk Montgomery (Engelse benaming *Netherlands General Transport Company*; NGTCoy). met de toezegging dat zij voor de benodigde motorvoertuigen zouden zorgen, op voorwaarde dat het personeel van het Korps in militair verband zou optreden. Op 3 november werd de 1e compagnie van het KMTN geformeerd. Deze compagnie kreeg een sterkte van 450 man. De staf van het 21ste Britse Leger, onder bevel van Veldmaarschalk Montgomery, zorgde op haar beurt voor het benodigde materieel en de opleiding en stelde uit de omvangrijke wagenparken van de geallieerde troepen 120 voertuigen ter beschikking. Deze voertuigen konden, na een zeer korte rijopleiding, op 27 november in Bayeux aan de Normandische kust in Frankrijk worden opgehaald (later ook uit Arras). De taak van de eenheid was drieledig: transport van goederen voor het reeds bevrijde zuiden, aanvoer van voorraden voor het nog te bevrijden noorden en

het leveren van vervoerssteun aan de Geallieerden. Tijdens het Duitse wanhoopsoffensief in december 1944/januari 1945 in de Ardennen³, vervoerden vrachtwagens van het KMTN grote hoeveelheden munitie aan voor de onder druk staande Engelse en Amerikaanse troepen. Bij dit alles heeft het KMTN drie doden te betreuren gehad. Vanwege hun onafhankelijke opstelling en matige discipline stonden de Nederlandse chauffeurs ook wel bekend als de 'cognac-rijders'. Het is immers bekend dat bij de vele transporten ook het ophalen van wijn uit Frankrijk en overigens het vervoer van meubels en ander huisraad voor minder bedeelden heeft plaatsgevonden.

De oorlogssituatie dicteerde dat het Korps meerdere compagnieën kreeg. In het bevrijde zuiden werden op verschillende plaatsen vrijwilligers geworven, die bereid waren in Britse uniformen te werken. In de winter van 1944/1945 werden zodoende zeven compagnieën van elk 450 man opgericht en operationeel gesteld. Elke compagnie kreeg de beschikking over ongeveer 200 voertuigen. Op 12 februari 1945 kreeg de 1e Compagnie KMTN de vuurdoop, toen men in opdracht van de Britse legerleiding een aantal auto-transporten in Zeeuws-Vlaanderen van het *Royal Army Service Corps* (RASC) overnam. Tijdens het transport kwam men onder vijandelijk vuur te liggen, maar wist men zonder grote ongelukken het doel te bereiken. Aangezien de Britten over dit optreden zeer tevreden waren, werden de overige compagnieën ook bij het 21ste Britse Leger ingedeeld. In de zomermaanden van 1945 werden in Nederland de 8e en 9e Compagnie KMTN opgericht. Verdere formatie van deze eenheden bleef echter uit en het ten dele reeds geworven personeel werd bij de andere zeven compagnieën ingedeeld.



Afbeelding 27: Brits motortransport embleem

Uiteindelijk zijn zeven compagnieën van het KMTN daadwerkelijk ingezet bij de vele noodhulptransporten in de nadagen van de Tweede Wereldoorlog, toen het zuiden van ons land al was bevrijd. Letterlijk aan alles was gebrek. Vandaar dat niet alleen transporten vanuit het zuiden werden gereden om ten noorden van de grote rivieren voedsel, kleding en

³ Dit Duitse offensief had als naam 'Operation HERBSTNEBEL', maar kreeg in de volksmond al snel de naam 'Het Ardennenoffensief'. De Amerikanen noemen het 'The Battle of the Bulge'.

brandstoffen te brengen. Alles in het kader van het actieprogramma 'Zuid helpt Noord', waarmee vele vrijwilligers als chauffeur werden geworven en ingezet.

Niet alleen voedsel, wijn, kleding en brandstof werd vervoerd. Ook bekend is een transport van bouw materiaal voor de aanleg van de herdenkingsplaats Bloemendaal, waarvoor de stenen, die aanvankelijk voor de bouw van het nieuwe Kröller-Müllermuseum in Hoenderloo waren bestemd, werden getransporteerd naar Bloemendaal.

Ook werd transportsteun verleend aan buitenlandse mogendheden. Een voorbeeld hiervan is de overbrenging van de vooroorlogse archieven van de regering van Tsjecho-Slowakije van Londen naar Praag.

Dit zou de eerste en meteen laatste grote klus blijken voor het Korps Motortransport Nederland, alvorens het op 19 juni 1945 onder Nederlands gezag werd geplaatst en omgedoopt werd in het Korps Aan- en Afvoertroepen. De AAT zou van 1946 – 1950 opereren op basis van het Britse model. Het vooroorlogse KMD, zoals dat na de capitulatie in mei 1940 al niet meer bestond, zou formeel in 1946 bij Koninklijk Besluit worden opgeheven. Daarmee was een einde gekomen aan een bijzonder Korps.

Het B2-Autobataljon; 'circus Zélander'

Kort na de bevrijding van Nederland, was nog een ander transportbataljon actief. Dat bataljon opereerde onder het Militair Gezag (zie hierboven). De behoefte voor noodhulp kwam voornamelijk uit het Westen van Nederland; een gebied dat werd aangeduid als B2. Het Autobataljon B2, zou er zorg voor moeten dragen dat de Nederlanders in het Westen werden voorzien van noodhulp, omdat de eerder genomen maatregelen door het Korps Motortransport Nederland niet afdoende waren in de ogen van het Militaire Gezag. Het Transportbataljon van de Staf Militair Gezag, zoals het bataljon officieel heette, werd beter bekend als het B2-Autobataljon Zélander, nog beter bekend als het 'Circus Zélander', naar de bataljonscommandant majoor ir. M.J. Zélander. Deze was met gevaar voor eigen leven naar Engeland overgestoken en werd na veel omzwervingen en wederwaardigheden uiteindelijk commandant van het transportbataljon. Dankzij de niet aflatende inspanningen van majoor Zélander werden steeds meer auto's verkregen en wist hij een eenheid van bataljonsgrootte in 1945 naar Nederland te brengen. Zijn commandopost vestigde hij uiteindelijk in Haarlem. Bekend zijn de vele transporten in binnen- en buitenland. Nadat het bataljon meegeholpen had de noodvoorzieningen in Nederland op poten te zetten, werden onder meer Rode Kruistransporten naar Zwitserland uitgevoerd, kinderen naar Denemarken gebracht, SS-ers uit Duitsland gehaald, samen met leden van het KMTN 4.500 GMC trucks uit Frankrijk gehaald⁴.

⁴ Deze 4.500 GMC vrachtwagens werden tijdelijk gestald te Soesterberg, op dezelfde locatie waar in later jaren de Kamp Soesterberg en de Verzamelplaats haar vaste plaats kregen. Of hier een causaal verband ligt, is niet bekend.

Zo nu en dan was er sprake van een zekere animositeit tussen de leden van het B2 Autobataljon en de meer op Britse leest geschoeide leden van het KMTN. Het is belangrijk om te beseffen 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 en onder hun gezag vielen.

Af en toe leidde dat ook tot een handgemeen. Voor de legerleiding reden om aan deze bijzondere situatie snel een einde te maken en alles onder eenhoofdige leiding te plaatsen. Majoor Zélander heeft het opgaan van zijn bataljon in het nieuwe Korps AAT eind 1945 niet mee kunnen meemaken. Hij overleed vlak voor de Kerst van 1945 en werd in Haarlem begraven.

Transitie naar het Korps Aan- en Afvoertroepen

In 1945 werd het Korps Aan- en Afvoertroepen (KAAT) opgericht en werden beide eenheden, het KMTN en het B2 Autobataljon in het nieuwe korps opgenomen. De eenheden werden omgenummerd van 1 tot en met 9 Compagnie AAT voor de eenheden afkomstig van het KMTN, en 10 tot en met 13 Compagnie AAT voor de eenheden van het voormalige Bataljon Zélander. Vanuit die laatste vier compagnieën werden datzelfde jaar veel vrijwilligers ingedeeld bij 2 -, 4- en 7 AAT, de eerste eenheden die naar het voormalig Nederlands-Indië werden verscheept om ingezet te worden bij het herstellen van orde, rust en gezag in de overzeese gebiedsdelen.

Bij Koninklijk Besluit van 15 april 1946 werd het Korps Motor Dienst opgeheven. Daarmee kwam ook formeel een einde aan een bijzonder Korps, dat feitelijk al op 15 juli 1940 was opgehouden te bestaan, maar waarvan veel personeelsleden zich ook in de periode 1944-1945, in de naoorlogse periode en zelfs lang daarna nog op zeer eervolle wijze voor de landmacht hebben ingezet !

TIJDLIJN KORPS MOTORDIENST (KMD)

1911 - 25 februari	Commissie Autotractie begint haar onderzoek
1913 - 15 april	Oprichting Vrijwillig Militair Automobiel Korps (VMAK); KB 3 juni
1913 - 3 juni	Instelling per KB van Vrijwillig Militair Motor Korps (VMMK)
1914 - 1 augustus	mobilisatie, tevens oprichting Etappenverplegingsautobataljon (EVAbat)
1915 - 12 juli	Oprichting Depot Afdeling van den Autotreindienst
1916 – 17 januari	Oprichting Vrijwillig Land Storm Korps Motor-, Vaar- en Voerwezen (VLSK)
1916 – 2 juni	Nieuwe benaming: Depot Afdeling van den Motordienst (DMD)
1920 – 27 januari	Oprichting Vrijwillig Land Storm Korps Motordienst (VLSK MD)
1921 – 20 augustus	Nieuwe benaming; Schoolcompagnie van den Motordienst
1925 – 11 mei	Oprichting Automobielcompagnie
1936 - 1 januari	Uitbreiding Schoolcompagnie tot Korps Motordienst (KMD), bij KB wordt de oprichtingsdatum 12 juli 1915
1939 – 28 augustus	Mobilisatie, gelijktijdige omvorming KMD tot Depot van den Motordienst (opleidingscentrum)
1940 – 15 juli	KMD en DMD houden feitelijk op te bestaan
1945 - 19 juni	Oprichting Korps AAT
1946 – 15 april	Bij KB wordt KMD formeel opgeheven
1948 - 1 februari	Oprichting Regiment AAT Met een Landmachtorder is bepaald dat dit regiment ook de tradities voortzet van de Depot Afdeling van den Autotreindienst en het Korps Motordienst, dus vanaf 12 juli 1915.

NAWOORD VAN DE SCHRIJVERS

Aanvankelijk bestond bij de studiebegeleiders van de heer Kenny Jansen (lees: de heren Slingerland en Engelmann; ‘opgegroeid’ bij de voormalige Intendance) de overtuiging dat bij het stamregiment Aan- en Afvoertroepen weinig geschiedschrijving had plaatsgevonden. Echter, de begeleiding van twee studenten Geschiedenis heeft ons inmiddels geleerd dat er juist heel veel materiaal voorhanden is over de AAT en daarmee deels ook over het Korps Motordienst (KMD). De kunst was om e.e.a. te ontsluiten en zowel wetenschappelijk verantwoord (de studie waarop deze publicatie is gebaseerd) als toegankelijk te presenteren.

Nadat dus geachte voorgangers van de AAT reeds enkele malen in met name jubileumuitgaven ook aandacht hadden besteed aan het KMD, heeft Kenny Jansen zich onderscheiden door dit onbevooroordeeld - zonder al teveel gebruik te maken van bij het Regiment B&T aanwezige documenten - en vooral op basis van gedegen archiefonderzoek bij het Nationaal Archief en het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) te onderzoeken en wetenschappelijk verantwoord vast te leggen. Hiervoor zijn wij hem, uit naam van het Regiment, zeer erkentelijk.

Met deze publicatie is getracht om de meer wetenschappelijke studie toegankelijker te maken qua schrijfstijl, maar ook door het toevoegen van afbeeldingen en anekdotes. T.a.v. de gebruikte afbeeldingen is het niet altijd duidelijk wat nu precies wordt uitgebeeld en wat of wie de bron is. Hiervoor excuses. Mocht iemand zich hierdoor benadeeld voelen, dan is dit zeker niet de bedoeling geweest. De keuze voor deze afbeeldingen is gemaakt om zowel het geheel levendiger te maken als de lezer een tijdsbeeld te geven.

Soesterberg, 3 juli 2018

Kenny Jansen

Jan Slingerland

Willy Engelmann