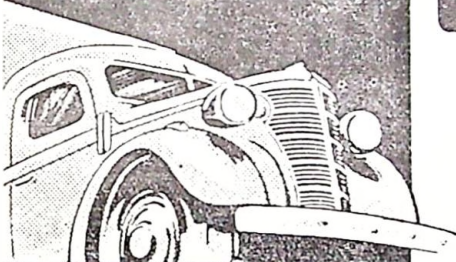
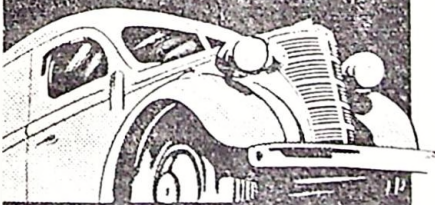


CHASSIS MET VOORBESTURING
 waaronder één voor autobus
 zwaarte van het verhoogd rendement.



NIEUWE CHASSIS
 waaronder één voor autobus



NIEUWE TYPEN BESTELWAGENS

**IN 1938...
 VERVOERT U**

- *meer*
- *sneller en*
- *goedkoper*

MET

CHEVROLET
 6-CYLINDER KOPKLEPPENMOTOR = ZUINIGHEID

EEN PRODUCT VAN GENERAL MOTORS

«Toppunt van kwaliteit - wonder van zuinigheid» - de Chevrolet bedrijfsvoertuigen 1938 leveren daarvan het overtuigend bewijs. Uitgebreide serie modellen, van den bestelwagen van 500 Kg. af, tot den tractor van 14 T. totaal treingewicht.

Groot motorkoppel. Van geen anderen soortgelijke wagon benadert de trekkracht die van een Chevrolet. Krachtige, zuinige en onverslijtbare 6-cyl. kookkleppenmotor

Geperfectioneerde hydraulische remmen. Snel en veilig stoppen met volle belasting en onder alle omstandigheden.

Volledig vrijdrugende achteras. Beste waarborg tegen slijtage. Ashuis uit een stuk thermisch behandeld nadielooch staal. Enkele of dubbele achterwielen. Achteras met hooge of lage overbrenging.

Zware koppeling en gangwiel op de truckchassis. Extra sterke constructie. Gemakkelijk wegstrekken met volle belasting. Jaren dienst zonder reparatiekosten.

Bijzonder gunstige wielbases. Mogelijkheid tot het monteren van onverschillig welk carrosserie-typus voor elken aard van vervoer. Dus - hoogste rendement.

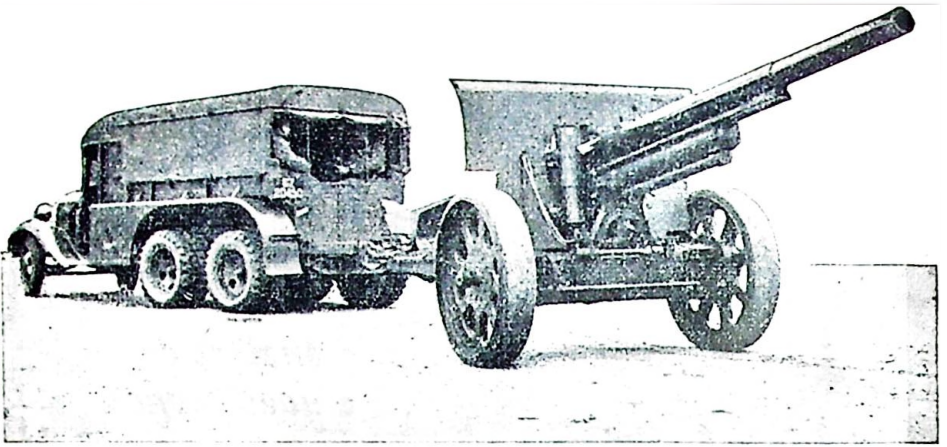
Sterk en slijf chassis. Zware langsliggers en speciale kokerbalktraversen. Maximale wringingsweerstand en groote duurzaamheid.

Gemakkelijke toegankelijkheid van alle organen. Gemakkelijke inspectie en afstelling. Geen tijdroevende demontages. Besparing op onderhoudskosten.

Onderispeelijke service. Overal snelle en deskundige service en achte Chevrolet onderdeelen uit voorraad beschikbaar.

TOPPUNT VAN KWALITEIT-WONDER VAN ZUINIGHEID!

PRODUCT VAN GENERAL MOTORS. GEMAKKELIJKE FINANCIERING DOOR C.M.A.C.



TRADO III en TRADO IV

zeswielige terreintrekkers.

DAF

aanhangwagens en opleggers voor alle doeleinden. Koppelingen - reminstallaties.

„CELLASTIC”

schotvrije banden (Nederlandsch Fabrikaat).

Van Doorne's Aanhangwagenfabriek N.V.

Burghstraat 2 **Eindhoven** Tel. 5544 (4 lijnen)

Vertegenw. voor N.O. Indië Fa. Lindeteves-Stokvis

Alléén FORD

BIEDT U KEUS UIT TWEE V-8 MOTOREN



85 rem pk die de hoogste prestaties levert en tòch zeer zuinig is.



60 rem pk die uitmunt door extra zuinigheid, en tòch de souplesse, de prestaties en den rustigen gang van een V-8 motor biedt.

WELK TYPE MOTOR U OOK KIEST



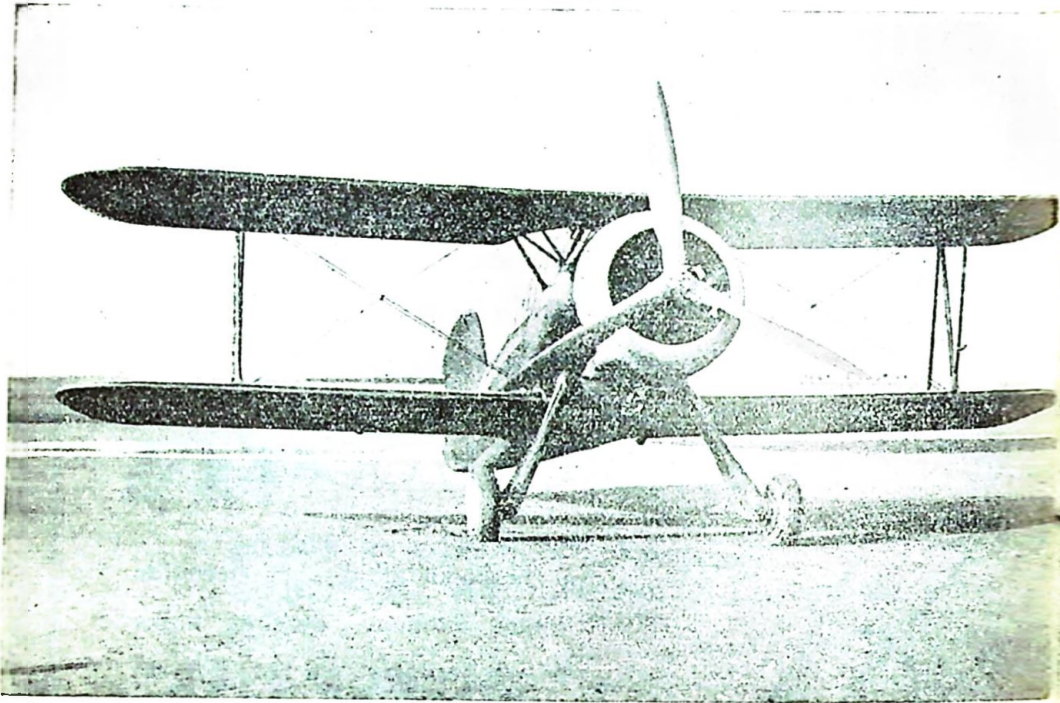
u beschikt altijd over hetzelfde ruime interieur, dezelfde flinke bagagebergplaats en hetzelfde rij-comfort en over de veiligheid, welke een 100% stalen carosserie met veiligheidsglas rondom en de zelfbekrachtigende Fordremmen U schenken.

FORD V-8: SNEL - VEILIG - ZUINIG!

N.V. NEDERLANDSCHE FORD AUTOMOBIEL FABRIEK - AMSTERDAM

VI

N.V. KOOLHOVEN-VLIEGTOEGEN
VLIEGVELD „WAALHAVEN“ - Tel. 50550 - ROTTERDAM



ALTIJD PARAAT

VOOR DE

**LUCHTMACHTEN VAN
NEDERLAND EN KOLONIEN**

Gereserveerd voor
N.V. Hazemeyer's Fabriek
van Signaalapparaten.

Vickers- Armstrongs Limited



Vertegenwoordigers :

**N.V.
Nederlandsch-Engelsche
Technische
Handel Maatschappij**

Korte Voorhout 12
's-GRAVENHAGE

Bijeenkomst op Vrijdag 22 April 1938 te 's-Gravenhage.

Voorzitter: Zijne Excellentie Luitenant-Generaal b.d.
C. A. Prins.

De Voorzitter.

Excellenties, Mijne Heeren.

Ik heet U allen welkom, inzonderheid den Chef van den Generalen Staf en den Commandant van het Veldleger.

Voorts roep ik het welkom toe aan de Heeren Voorzitter en Secretaris van de Legercommissie, alsmede aan de talrijke introducés.

Ik geef thans het woord aan den Kolonel van den Generalen Staf N. T. Carstens, Directeur van den Etappen- en Verkeersdienst, voor het houden van zijn voordracht over

**ETAPPEN- EN VERKEERSDIENST VOOR
NEDERLAND EN EENIGE DAARMEDE
SAMENHANGENDE VRAAGSTUKKEN. 1)**

Kolonel van den Generalen Staf N. T. Carstens.

Mijnheer de Voorzitter, Excellenties, Mijne Heeren.

Gaarne voldoe ik dezen avond aan de vereerende uitnoodiging van het Bestuur van onze Vereeniging tot het houden van een voordracht over den Etappen- en verkeersdienst (E.V.).

Waar ik gedurende 4½ jaar — een recordtijd — het voorrecht had, als Directeur van dezen dienst op te treden, is het mij een bijzonder genoegen bij het scheiden van deze functie in de gelegenheid te zijn, U een uiteenzetting te geven van de taak en werkwijze van dien dienst, zooals

¹⁾ Voor de stellingen wordt verwezen naar het einde van de voordracht.

deze in den loop der jaren is gegroeid en thans is voorbereid.

Ik ben mij intusschen bewust, dat hetgeen ik dezen avond zal mededeelen, voor verschillenden Uwer weinig nieuws bevat. Weliswaar werd de E.V. gedurende het meer dan 70-jarige bestaan onzer Vereeniging nog nimmer tot onderwerp van een voordracht gekozen — al werd hij een enkele maal terloops in de beschouwingen betrokken — doch in de W.J., in het bijzonder in die, welke na den grooten oorlog het licht zagen, alsmede in den Militairen Spectator, verschenen herhaaldelijk van bevoegde zijde uitvoerige artikelen betreffende den E.V. en den aan- en afvoer.

Ik behoef U slechts de namen te noemen van de heeren de Wolff, Hoffmann, Wouters, Polis, de Jongh en Jager, die allen daarbij hun sporen hebben verdiend en wien ik ook veel dank verschuldigd ben voor de bouwstoffen, welke zij mij voor mijn voordracht hebben geleverd.

Aan den anderen kant zal het U duidelijk zijn, dat ik vele belangrijke zaken — als zijnde van geheimen aard — heden avond onbesproken moet laten, althans niet in bijzonderheden kan behandelen.

A. Inleiding.

Reeds dadelijk moet ik vóórop stellen, dat de naam *Etappen- en verkeersdienst* feitelijk niet geheel juist en eenigszins misleidend is; aan een *etappendienst* in den letterlijken en historischen zin van het woord — waarbij het vervoer in étappen geschiedt en waarbij een bepaald gebied, het etappengebied is aangewezen, waarin die dienst hare werkzaamheden verricht (zooals bijv. België en Noord-Frankrijk in den wereldoorlog) — zal in onze verhoudingen zelden behoefte bestaan.

Het woord *verkeersdienst* zou voorts de gedachte kunnen doen post vatten, dat de E.V. al het verkeer regelt, terwijl dit slechts in beperkte mate, namelijk ten aanzien van de spoorwegen, het geval is.

In wezen en in hoofdzaak is de E.V. ten onzent echter

een *vervoerdienst* ten behoeve van de strijdende troepen.

Het *Ontwerp-Voorschrift op den Etappendienst 1910* (V.E. 1910), ons eerste voorschrift op dit gebied, geeft op juiste wijze de taak van dezen dienst aan met de woorden:

„De etappendienst of dienst in den rug van het leger „heeft in algemeenen zin tot taak, den aanvoer naar en den „afvoer van het veldleger of van eenige andere zelfstandig „optredende mobiele strijdmacht, ten einde deze steeds in „strijdvaardigen toestand te houden.”

De jongste nakomeling van dit voorschrift, het *V.E.V. 1937*, omschrijft de werkzaamheid van den E.V. eenigszins uitvoeriger als omvattende in hoofdzaak:

1o. aanvoer van personeel en van materieel naar de strijdmacht, alsmede afvoer van g.z., krijgsgevangenen, burgerbevolking, materieel, buit, enz. naar het achterland;

2o. het aanleggen en in bedrijf nemen van gemeenschapswegen en verbindingen in het achterland en tusschen het achterland en de strijdmacht;

3o. het verrichten van vervoeren ten behoeve van de economische en industrieele mobilisatie en het naar het achterland overbrengen van blootgestelde voorraden, alsmede van de ten behoeve van de strijdmacht noodige vervoeren in het achterland; en

4o. — doch dit is meer een belangrijke neventaak — het doen herstellen van motormaterieel en vaartuigen.

Hoofdzaak is dus *vervoeren* of doen vervoeren.

Een vriendelijke oude dame uit mijn familie, die — toen men haar had getracht uit te leggen, wat mijn toen nieuwe functie beteekende — vroeg, of dat dus een soort militaire van Gend en Loos was, was dus dichter bij de waarheid, dan een Duitsche kennis, die mij met een even vriendelijk gezicht vroeg of ik nu ook een „Etappenschwein” was geworden. Met deze van te weinig waardeering voor hun, veelal ondankbare, taak getuigende benaming werd op het Duitsche Westfront het personeel van den etappendienst door de frontsoldaten aangeduid. De meening, dat dit personeel van de uit het achterland aangevoerde of in het

etappengebied aanwezige voorraden te veel voor zich zelf behield, was hieraan uiteraard niet vreemd.

Intusschen zou ik niet gaarne het voorstel willen doen. den naam E.V. bij ons af te schaffen, in de eerste plaats niet, omdat hij reeds geruimen tijd is ingeburgerd en in de tweede plaats niet, omdat men bij gebruik van dezen naam een duidelijk onderscheid kan maken tusschen den aan- en afvoer-dienst *in den rug van* het strijdende leger, welke dan *etappendienst* heet en dien dienst *binnen het gebied van* en ressorteerende onder dat leger, welke dienst dan met den naam van *aan- en afvoer(dienst)* wordt aangeduid. Dat deze diensten veelal in elkaar grijpen, zal U uiteraard duidelijk zijn en in verband daarmee zal ik mij hedenavond ook nu en dan moeten begeven op het gebied van den aan- en afvoer.

Het onderwerp van mijn voordracht leent zich meer in het bijzonder voor een beschouwing van *nationaal* standpunt, omdat de werkwijze van den E.V. ten nauwste samenhangt met de verhoudingen, waarin onze strijdmacht zal optreden en dus in de eerste plaats slechts rekening behoeft te houden met een optreden van dat leger op betrekkelijk geringen afstand van het hart des lands, gering in verband met de moderne verkeersmiddelen en met ons uitgebreide net van spoor-, land- en waterwegen.

Bij de organisatie van den EV. moet men dus niet te veel naar het buitenland kijken, waarmee natuurlijk niet is gezegd, dat men niet zijn voordeel kan doen met de ervaringen, welke de oorlogvoerende legers ten aanzien van den etappendienst opdeden, doch steeds bedenke men daarbij, dat de verhoudingen bij de meeste dier legers geheel anders waren en copieeren dus tot verkeerde gevolgtrekkingen kan leiden.

B. Ontstaan van den E.V. in Nederland. Voorschrift Etappendienst 1910.

De organisatie van den E.V. *hier te lande* is nog van vrij jongen datum; zooals ik reeds vermeldde, verscheen

het eerste voorschrift in 1910, terwijl in de Oorlogsorganisatiën van 1913 de samenstelling van dezen dienst voor het eerst werd vastgelegd.

Daarbij waren wij bij andere legers slechts weinig ten achter; het eerst *Fransche* reglement: „Service de l'arrière aux armées” dateert van 1908; in *Duitschland* was de E.V. vermoedelijk reeds vroeger gereglementeerd; het *Belgische* leger kreeg zijn eerste voorschrift betreffende den etappendienst echter eerst in 1913.

In de jaren, welke aan de invoering van het V.E. 1910 voorafgingen — de periode dus, volgende op de oprichting van het Veldleger — mocht de verpleging van dit Veldleger, t.w. de voelselvoorziening en de geneeskundige verpleging, en, daarmede gepaard gaande de aan- en afvoer, zich reeds in de groote belangstelling van den Generalen Staf, de Intendance en den Militairen Geneeskundigen Dienst verheugen, zooals o.m. uit de W. J. van die jaren blijkt.

Het is vooral de toenmalige Ch. G.S., de Luitenant-Generaal Thiange geweest, die hieraan den stoot heeft gegeven, onder wiens leiding verplegingsreizen en tactisch-geneeskundige reizen werden gehouden en aan wiens onvermoeide streven het tot stand komen van het V.E. 1910 voornamelijk is te danken.

Ook aan de H.K.S. werd aan het vraagstuk de volle aandacht gewijd, o.m. blijkende uit de in 1909 verschenen studie van de hand van de toenmalige kapiteins van den G.S. en leeraren aan de H.K.S. Muller Massis en ten Bosch: „Eene oefeningsreis op het gebied van Tactiek, Stafdienst en Legerverpleging”. Betrof deze studie in hoofdzaak den verplegingsdienst en den aan- en afvoer in engeren zin; in de op 29 Oct. 1909 voor onze vereeniging door onzen betreurden oud-Voorzitter, den Lt. Gen. ten Bosch, gehouden lezing over de „Verpleging van het Ned. Veldleger in oorlogstijd” werd een afzonderlijk hoofdstuk aan den „Dienst achter het Leger” — den etappendienst — gewijd en daarin een toelichting gegeven op de beginselen, welke aan het V.E. 1910 ten grondslag zouden liggen.

Die beginselen kwamen in het kort neer op het volgende ¹⁾).

Er werd onderscheid gemaakt tusschen het „*Oorlogstooneel*” van het Veldleger en het „*Hart des lands*”. Het oorlogstooneel werd dan weer verdeeld in het *operatiegebied* en het *etappengebied*, zijnde dit laatste de streek, waarover de etappendienst zich uitstrekt en omvattende het deel van het eigen, c.q. vijandelijk land, gelegen onmiddellijk achter het door het Veldleger bezette operatiegebied.

Voor de uitoefening van den Etappendienst waren aangewezen de **Etappendirectie** (E.D.), behoorende tot het A.H.K., en voorts een **Etappeninspectie** (E.Insp.) voor *elke* strijdmacht, waarvoor de instelling van een etappendienst noodig werd geacht.

De *Etappendirectie* had meer in het bijzonder de leiding van het militaire verkeerswezen, waarvan de spoorwegdienst het voornaamste onderdeel werd geacht; echter regelde de D.E.V. ook het vervoer te water, voor zoover dit niet aan den C.V. en aan de St.Cn. werd overgelaten.

De *Etappeninspectie* had tot taak de uitvoering van den dienst van den aan- en afvoer binnen het etappengebied met medewerking van den spoorwegdienst. Zij ressorteerde voor den technischen dienst onder de E.D., doch stond overigens onder de bevelen van den C.V. of van den C. van de strijdmacht, waarvoor de etappendienst werd ingesteld.

Volgens het voorschrift stonden de etappendienst en de dienst der spoorwegen *naast* elkaar — een uitspraak, welke ons thans eenigszins vreemd in de ooren klinkt. Beide diensten moesten echter ten nauwste samenwerken, vandaar dat de centrale leiding van beide diensten in één hand, die van den Directeur van het Etappen- en verkeerswezen (D.E.V.), moest berusten.

Van beide bovengenoemde organen was voor den aan- en afvoer de E.Insp. — ook blijkens hare samenstelling —

¹⁾ Zie ook bijlage I.

ongetwijfeld het voornaamste. De taak van de E.D. in dezen bestond in hoofdzaak in het beschikbaar stellen van vervoermiddelen, zulks afgescheiden van hare overige bemoeiingen ten aanzien van het militaire verkeerswezen (Mil. Telegraafdienst, Veldpostdienst, Bruggendepot en Varende Pontontrein).

De werkzaamheden van de E.Insp. culmineerden als het ware in de *regelingsetappenplaats* (R.E.P.), zijnde die plaats in het etappengebied, waar de spoortreinen en vaartuigen het voor het V.Lr. aangevoerde afleverden en het door het V.Lr. afgevoerde in ontvangst moesten nemen. De R.E.P. was dus normaal het eindpunt van het spoorwegvervoer; indien echter nog bruikbare spoorwegen van de R.E.P. naar het legeringsgebied van het V.Lr. voerden, zouden deze voor den aan- en afvoer van een of meer Divn. worden benut en zouden *eindstations* voor die Divn. in werking worden gesteld. In de R.E.P. werden de voornaamste inrichtingen van den etappendienst gevestigd, etappenmagazijnen, een etappenmunitiedepot, een pharmaceutisch depot; voorts een evacuatiestation (met inrichtingen voor het verplegen van zieken en gewonden), paardendepots (voor zieke en gewonde paarden), enz. Van de R.E.P. had het vervoer naar de Divn. plaats met etappenvoertuigentreinen (waarbij het gebruik van auto's reeds werd voorzien) of — bij uitzondering — met spoortreinen en vaartuigen. Tusschen de R.E.P. en het operatiegebied konden nog *etappenplaatsen* worden ingeschakeld, waar ook weder magazijnen werden gevestigd.

Er had dus dan inderdaad een vervoer in etappen plaats.

Uit het vorenstaande moge blijken, dat het V.E. wel wat grootsch van opzet was en meer een copie vormde van den etappendienst, zooals deze in Frankrijk en Duitschland was geregeld (waarbij werd uitgegaan van een optreden met eenige legers over een groot front en buiten de landsgrenzen), dan dat het voor onze verhoudingen paste. Dit bleek ook duidelijk uit de bij het voorschrift gevoegde schematische voorstelling.

In de zoeven genoemde voordracht van den toen-

maligen kapitein ten Bosch kwam ook een schets voor, waarin dit schema als het ware op de kaart van ons land was geprojecteerd, doch waarbij de S. zich geheel los moest maken van de landsverdediging, de 3 Noordelijke provinciën als het ware als hart des lands en Noordbrabant als oorlogstooneel moest beschouwen om alle in het V.E. genoemde soorten stations en magazijnen een plaats te kunnen geven.

Ook de regeling van de *bevelsverhoudingen* volgens het V.E. was allesbehalve eenvoudig. De E.Insp. stond zoowel onder de bevelen van den Chef van den Staf van het V.Lr. als onder die van den D.E.V.; de onder zijn bevelen staande etappenintendant, etappenarts en etappenpaardenarts moesten bovendien de aanwijzingen van den legerintendant, resp. den legerarts en den legerpaardenarts volgen. Het groote bezwaar van de regeling, waarbij de Etappeninspectie tot het Veldleger behoorde, vormde n.m.m. echter de omstandigheid, dat het den C.V. tevens belastte met de zorg voor den aan- en afvoer van het hart des lands naar het operatiegebied en omgekeerd.

Bij de beoordeeling van het V.E. 1910 bedenke men echter, dat het ons eerste voorschrift op dit gebied was, dat de omstandigheden — vooral ten aanzien van de verkeersmiddelen — toen in vele opzichten anders waren dan tegenwoordig en zij voorts met waardeering erkend, dat het voorschrift tal van uitstekende bepalingen en regelingen bevatte, waarvan thans nog bij het samenstellen van instructiën voor organen van den E.V. dankbaar gebruik wordt gemaakt. Een woord van hulde zij hier gebracht aan hen, die het V.E. 1910 voorbereidden en samenstelden en die daarmede pioniersarbeid verrichtten.

Het boekwerk „Oorlogsorganisatiën” van 1913 vermeldde de *samenstelling* van de E.D. en van de E.Insp.

Die samenstelling was wel zeer sober; bij de E.D. waren slechts een 10-tal officieren en enkele burgerambtenaren ingedeeld; de E.Insp. telde \pm 15 officieren en 25 onder-

officieren en manschappen en daarnaast een aantal memorieposten.

Als D.E.V. zou optreden de Sous-Chef van den Generalen Staf; de samenvoeging van twee functies met zoo zeer uiteenloopende werkkring was een weinig gelukkige oplossing, doch althans heel wat beter dan die, welke vermoedelijk eenige jaren tevoren was overwogen en waarbij de I.B.A. als D.E.V. zou optreden. Immers in de vredesinstructie van den I.B.A. van 1908 kon men lezen, dat deze autoriteit ook studie moest maken van de aangelegenheden, die betrekking hebben op het etappenwezen (in de Vredesinstructiën 1911 werd deze aangelegenheid terecht opgedragen aan den Ch.G.S.).

De aanwijzing van de officieren voor de E.Insp. blijkt niet uit vorenvermeld boekwerk en schijnt vóór de mobilisatie slechts ten deele te hebben plaats gehad; o.m. zou de functie van Etappen-Inspecteur worden vervuld door den Dir. H.K.S., die van Etappenintendant door den kapiteinintendant, leeraar aan die inrichting.

C. De etappendienst tijdens de mobilisatie.

Was het dus niet geheel onvoorbereid, dat de etappendienst in Augustus 1914 in werking moest treden, uit het vorenstaande moge blijken, dat de voorbereiding nog in hoofdzaak op papier was geschied, dat van de organisatie slechts een geraamte aanwezig was en dat het grootste gedeelte daarvan nog moest worden geïmproviseerd en opgericht.

Dat hier inderdaad van improvisatie moet worden gesproken, blijkt o.m. duidelijk uit een artikel van den Kolonel Intendant A. W. Ruijter in de Mil. Spectator van Mei 1919, waarin o.m. wordt vermeld, dat vóór de mobilisatie alleen Dordrecht als R.E.P. was verkend, doch dat het voornemen, ook Rotterdam — welke plaats ten slotte hiervoor werd aangewezen — te verkennen, niet meer is kunnen worden uitgevoerd. Volgens genoemden hoofdofficier is de geheele Etappenintendance zonder nadere verkenning

tot stand gekomen volgens een memorie, die de aangewezen Etappenintendant één dag voor de mobilisatie heeft ingediend. Terwijl volgens de Oorlogsorganisatiën voor de Etappenintendance slechts één intendant en één toegevoegd officier waren aangewezen, was dit personeel binnen 14 dagen reeds aangegroeid tot 12 officieren en 300 man en bedroeg het ten slotte 43 officieren en 850 man. Niettegenstaande het feit, dat de organisatie als het ware uit den grond moest worden gestampt, kon de etappendienst reeds zeer spoedig in werking treden voor wat betreft den aanvoer van levensmiddelen naar het in Brabant geconcentreerde gedeelte van het V.Lr., wel een bewijs wat improvisatie onder goede leiding vermag.

Over de uitstekende wijze, waarop de etappendienst onder leiding van de E.Insp., de Luit.-Kolonels v. d. Hoog en ten Bosch en den Majoor Heyman, tijdens de mobilisatie ten behoeve van de verpleging heeft gewerkt, zal ik hier niet uitweiden; wel is het van belang na te gaan, in hoeverre de regelingen — zooals vastgelegd in de in 1914 bestaande voorschriften — werden gevolgd, dan wel wijziging bleken te behoeven. Reeds aanstonds trekt het dan de aandacht, dat voor *regelingsetappenplaats*, welke volgens het V.E. 1910 in het etappengebied moest liggen, Rotterdam werd gekozen, dat zoowel wegens zijn veilige ligging boven de groote rivieren als in verband met zijn uitgebreide hulpmiddelen en uitstekende verbindingen daarvoor wél de aangewezen plaats was, doch dat feitelijk niet paste in het schema van het voorschrift. Ook de geheele etappeninspectie werd aldaar, dus op vrij grooten afstand van het H.K.V., gevestigd.

Het vervoer der lm. naar Brabant geschiedde per spoor (later werd ook bootvervoer voorbereid en nu en dan toegepast), zoodat reeds dadelijk eindstations in werking moesten worden gesteld (volgens V.E. 1910 eigenlijk een uitzonderingsgeval). Bovendien bleek het al zeer spoedig noodig, wijziging te brengen in het toen nog geldende verplegingssysteem — verpleging in de eerste plaats uit de streek en eerst wanneer dit niet meer mogelijk is, aanvoer

door de zorg van den etappendienst — en kwam daarvoor in de plaats de dagelijksche of automatische aanvoer, eerst alleen voor brood en vleesch, daarna ook voor andere soorten levensmiddelen.

Reeds in de eerste mobilisatiedagen was men overgegaan tot het vormen van etappentreinen uit gevorderde auto's (grootendeels personenwagens, die tot z.g. bakauto's werden omgebouwd). Een gedeelte dezer treinen (het Etappenverplegings-autobataljon), welke volgens het V.E. onder den E.Insp. ressorteerden, werd naar Brabant gezonden voor het vervoer van lm. van de eindstations naar de kantonnementen. Mede als gevolg van dit nieuwe, ook in andere legers gevolgde verplegingssysteem, nam het bedrijf van de Etappenintendance steeds im omvang toe; het beheer en de doorzending van de voor het V.L.r. bestemde voorraden verplegingsmiddelen vormde voor den Etappenintendant (E.I.) reeds een zôo omvangrijke taak, dat van de andere — hem volgens het V.E. opgedragen (en feitelijk hoofd-) — taak, namenlijk de *exploitatie* van de hulpmiddelen van het etappengebied, weinig kon komen.

Trouwens het *etappengebied* is nimmer aangewezen, wat echter ook niet goed mogelijk was, zoolang niet bleek ôf en met welk land wij in oorlog zouden geraken.

Wel werden den E.I. allerlei werkzaamheden opgedragen, welke — nôch volgens het V.E., nôch volgens de tegenwoordige opvattingen — tot zijn taak behoorden, o.a. de hooi- en stroovordering over het geheele land; het toezenden van lm. aan niet tot de mobiele strijdmacht behorende onderdeelen; het verstrekken van benzine en ten slotte zelfs het aanschaffen van cement en koper!

Een enkel woord nog over de andere organen van de E.Insp. Tot het uitvoerend personeel van de E.Insp. behoorden volgens de Oorlogsorganisatiën — behalve de E.I. — ook de Etappenarts en de Etappenpaardenarts. Eerstgenoemde heeft — aangezien wij voor oorlog werden bespaard — in hoofdzaak slechts voorbereidend werk behoeven te verrichten; de van het V.L.r. afkomstige zieken werden rechtstreeks vervoerd naar militaire hospitalen in

het binnenland, zoodat een evacuatiestation niet in werking behoefde te treden.

De van het V.Lr. afkomstige zieke paarden werden echter verpleegd en behandeld in door den Etappenpaardenarts beheerde etappen-ziekenstallen (volgens het V.E. paardendepots) te Rotterdam.

Terloops zij nog opgemerkt, dat ook in tal van andere opzichten het schema van V.E. 1910 niet gevolgd kon worden, o.m. bleef de oprichting van verschillende, in het voorschrift genoemde magazijnen en depôts achterwege, daar zij in de gewijzigde verhouding niet pasten, terwijl ook aan verzamelstations, etappenlijnen enz. geen behoefte bleek te bestaan.

Het gewijzigde systeem van verpleging bracht uiteraard de noodzakelijkheid met zich mede, nieuwe voorschriften uit te geven. Behalve een nieuwe „Leidraad Verpleging Veldleger 1916” verschenen de door den O.L.Z. uitgegeven „Aanwijzingen Dienst Eindstations” en „Aanwijzingen Dienst Autotreinen” (beide van 1918). Het V.E. 1910 toch bestreek alleen den Etappendienst, ging dus niet verder dan de *eindstations*, terwijl de aan- en afvoer in engeren zin daarin niet was geregeld. Hierin werd thans, zij het nog weinig volledig, door bedoelde Aanwijzingen voorzien.

Ten slotte werd in 1918 het V.E. 1910 feitelijk buiten werking gesteld door het verschijnen van de „Regeling aan- en afvoer”, eveneens uitgegeven door den O.L.Z.

Dit voorschrift behandelde echter ook alleen den aan- en afvoer door den Etappendienst en dus *niet* die binnen het gebied van het Veldleger; de *aanvullingsplaatsen* werden dan ook slechts terloops genoemd.

Bij de bestudeering van deze voorschriften blijkt, dat zij ingrijpende wijzigingen in de beginselen van het V.E. 1910 brachten ¹⁾.

De dubbele ondergeschiktheid van den *E.Insp.* en zijn medewerkers, welke tot allerlei wrijvingen aanleiding moest

¹⁾ Zie ook bijlage I.

geven, kwam te vervallen; de E.Insp. ressorteerde voortaan alleen onder den D.E.V. en niet meer onder den C.V.

Daar de *etappenautotreinen* echter onder de bevelen bleven van den E.Insp. en deze treinen voor het vervoer van de eindstations naar de avpl. zorgden, had de C.V. daarmee geen bemoeienis meer. Terwijl tevoren, toen de E.Insp. onder zijn bevelen stond, de aan- en afvoer van en naar het hart des land (dus de *etappendienst*) feitelijk onder den C.V. ressorteerde, reikte nu de *etappendienst* tot de avpl., dus ver in het gebied van die autoriteit. Formeel was men dus hiermede geheel over stag gegaan; in feite veranderde niet veel, aangezien het *gebruik* der *etapentreinen* hetzelfde bleef.

Het voorschrift bepaalde, dat de plaats, waar de E.Insp. gevestigd is, *R.E.P.* wordt genoemd, zijnde deze plaats in den regel tevens een stapelplaats van voorraden. Hiermede werd dus de bestaande toestand bevestigd. De aanvoer geschiedde, hetzij over de *R.E.P.*, hetzij rechtstreeks uit elders gevestigde depots en magazijnen (dus niet meer als regel via het regelingsstation), naar *door den C.V.* — voor zooveel noodig op voordracht van den E.Insp. — vast te stellen *eindstations* of *eindhavens* (één per Divisie).

Het voor een Div. aangewezen eindstation zou als regel tevens *evacuatiestation* (ons tegenwoordige afvoerstation) voor zieken en gewonden zijn, een bepaling welke ons thans onjuist voorkomt. Ook het aanwijzen van de stations *door den C.V.* was een minder gelukkige oplossing.

Bij de *etappenautotreinen*, waarvan de bewegingen door den E.Insp. werden geregeld (dus geheel gecentraliseerd), onderscheidde men *etappen-verplegingsautotreinen* (E.V.A.tr.), *etappen-munitieautotreinen* (E.M.A.tr.), welke ook moesten dienen voor vervoer van geniematerieel en eerst bij de z.g. 2e mobilisatie werden gevormd en auto-afdeelingen voor gewondenvervoer. Ter aanvulling van deze autotreinen zouden voorts, zoo noodig, *etappen-voertuigentreinen* met paardentractie worden gevormd.

De taak van de E.Insp. ondervond nog in zooverre verandering, dat zij geen bemoeienis meer had met den aan-

en afvoer van munitie en geniematerieel naar (*van*) het V.Lr.; in verband hiermede kwamen in den staf van de E.Insp. geen artillerie- en geen genie-officier meer voor.

Uit een bijlage van het voorschrift blijkt, dat deze Etappenstaf alleen bestond uit de secties Generale Staf, Intendance, Geneeskundige Dienst, Veterinaire Dienst en Administratie.

Het voorschrift maakte een onderscheid tusschen den *gewonen* aan- en afvoer — in hoofdzaak van *verplegingsmiddelen* — welke met de dagelijksche aanvullingstreinen zou geschieden en den *buitengewonen* aan- en afvoer, welke alleen op aanvraag — ingediend d.t. van de D.Cn. en den C.V. — plaats had.

Voor de aanvulling van *munitie* en ander artilleriesmaterieel, alsmede voor die van *geniematerieel*, waren afzonderlijke regelingen vastgesteld. Eerstbedoelde regeling was wel zeer ingewikkeld en verwrongen, doordat twee autoriteiten met het beheer en de verstrekking van artilleriesmaterieel waren belast, de I.B.A. en de D.A.V. (Directeur voor aanschaffing en verstrekking van artilleriesmaterieel). Eerstgenoemde werd belast met de aanvulling van de behoeften van het V.Lr. en de territoriale commando's; laatstgenoemde met die van de permanente stellingen. De aanvragen werden door den C.V., resp. de St.Cn., rechtstreeks aan den Inspecteur, resp. den Directeur, gezonden. Wanneer dus een troependeel zich buiten de stellingen bevond, zorgde de „Inspecteur” voor zijn munitie, maar zodra het een stelling binnenkwam, moest de „Directeur” die taak overnemen.

De regeling voor geniematerieel betrof alleen de aanvulling van geniematerieel voor het V.Lr., waarmede de I.d.G. was belast; de aanvulling voor de Stellingen werd in deze regeling niet genoemd.

Het zonderlinge van deze regelingen was, dat de Inspecteurs en de Directeur niet alleen voor de verstrekking uit de magazijnen, maar ook voor den aanvoer naar en de overgave op de eindstations moesten zorg dragen. Daartoe moesten zij de beschikbaarstelling van spoorwegmaterieel

en vaartuigen, alsmede het vervoer, bij den D.E.V. aanvragen. De E.Insp. werd hierbij dus geheel uitgeschakeld, feitelijk waren er nog drie Etappeninspecteurs bijgekomen!

Wanneer de aangevoerde munitie of het aangevoerde geniematerieel echter van de eindstations naar avpl. of naar de troepen moest worden gezonden, moest de „echte“ E.Insp. met de onder zijn bevel staande E.M.A.tr. weer bijspringen!

Kleefden dus aan het nieuwe voorschrift verschillende gebreken, gevolg van de omstandigheid, dat men zich had moeten aanpassen aan min of meer geïmproviseerde regelingen en organisaties (men bedenke o.a. dat het gebruik van autotreinen nog iets geheel nieuws was in het leger), vergeleken bij het V.E. 1910 bracht het in verschillende opzichten verbetering en vereenvoudiging.

D. De ontwikkeling van den etappendienst na de mobilisatie.

Toen na afloop van den wereldoorlog weer gelegenheid bestond tot rustige overweging en bestudeering van de ervaringen, bij ons en bij de oorlogvoerende legers opgedaan, was het oogenblik gekomen om de tijdens de mobilisatie ingevoerde tijdelijke regelingen door een *nieuw Voorschrift Etappen- en Verkeersdienst* te vervangen.

De omstandigheid, dat na de mobilisatie bij het hoofdbureau van den Generalen Staf een afzonderlijke afdeling voor den E.V. onder leiding van een hoofdofficier van den G.S. was ingesteld, waar men zich meer in het bijzonder aan de studie van dit vraagstuk kon wijden, zal aan de spoedige verschijning van het V.E.V. 1922 niet vreemd zijn geweest.

Dit voorschrift bewandelde als het ware den middenweg tusschen het stelsel van het V.E. 1910 en de Regeling Aanden Afvoer 1918.

De *beginselen* waarop het voorschrift berustte en welke nu nog gelden, waren:

- 1o. De C.V. moet geen bemoeienis hebben met den

aan- en afvoer naar en van zijn operatiegebied; dit is de taak van den etappendienst.

2o. De C.V. is verantwoordelijk voor en regelt den aan- en afvoer en het verkeer *in* het operatiegebied; hij behoort in dit gebied heer en meester te zijn.

Een onmiddellijk uitvloeisel van deze beginselen is, dat de taak van den etappendienst normaal eindigt bij de *eindstations* of begint bij de *afvoerstations* ¹⁾ en voorts dat de autotreinen, die het aangevoerde materieel komen halen op de eindstations of het af te voeren materieel komen brengen op de afvoerstations, onder de bevelen moeten staan van den C.V.

Het voorschrift behandelde alleen den aan- en afvoer door de zorg van den E.V.; het lag destijds in de bedoeling den aan- en afvoer in het gebied van en ressorteerende onder den C.V. in een afzonderlijk hoofdstuk van het Algemeen Gevechtsvoorschrift op te nemen.

In het V.E.V. 1922 werd de leiding van den E.V. ge-centraliseerd in één orgaan, de Etappendirectie.

De instelling van een Etappeninspectie werd beschouwd als een *uitzonderingsgeval* en alleen noodig geacht, wanneer door grooten afstand tusschen de magazijnen in het hart des lands en het operatiegebied, dan wel door de aanwezigheid van belangrijke verkeershindernissen, de aan- en afvoer op normale wijze niet meer verzekerd zou zijn. Alleen in dit geval werd door den O.L.Z. een *etappengebied*, onmiddellijk aansluitende achter het operatiegebied en werd door den D.E.V. een in dat gebied gelegen *regelingsetappenplaats* (tevens standplaats van de E.Insp.) aangewezen, waar voorraden werden bijeengebracht, magazijnen opgericht enz., terwijl alle aan- en afvoer naar en van het V.Lr. dan via de R.E.P. zou worden geleid. In het *normale* geval geschiedde het vervoer der voorraden echter rechtstreeks van de plaatsen van inlading (in het

¹⁾ Het V.E.V. 1922 gebruikte de benamingen *evacuatie-stations* (voor g. en z.) en *verzamelplaatsen* (voor af te voeren materieel, krijgsgevangenen, buit).

voorschrift aanvangsstations genoemd) naar de plaatsen van overgave aan het V.Lr. (eindstations) ¹⁾.

De E.D. in haar nieuwe samenstelling omvatte zoowel de verschillende diensten, welke tot dusverre onder den D.E.V. ressorteerden (de eigenlijke verkeer- of vervoerdiensten), als die, welke vroeger tot de E.Insp. behoorden.

De E.D. was aldus uitgegroeid tot een zeer uitgebreid lichaam, dat verdeeld was in een groot aantal *afdeelingen*, t.w. de afdeelingen Algemeen Zaken, Spoorwegdienst, Motordienst, Vaartuigendienst, Post- en postduivendienst (een eenigszins vreemde combinatie!), Telegraaf- en Telefoondienst, Intendance, Geneeskundige dienst, Veterinaire dienst, Artillerie en Genie.

Aan de afdeelingshoofden was een vrij groote mate van zelfstandigheid verleend, wat ook noodig was, aangezien bij mobilisatie verschillende afdeelingen buiten de standplaats van den D.E.V. (zijnde deze in den regel die van het A.H.K.) zouden worden gevestigd. De aanvragen van het V.Lr. konden ook rechtstreeks aan de hoofden van deze gedetacheerde afdeelingen worden gericht.

Zeer terecht werd hier een stelsel van *decentralisatie* toegepast, zonder hetwelk een snelle werkwijze niet mogelijk is.

Tot de E.D. behoorden voorts eenige „loslopende“ burgerambtenaren, terwijl onder de bevelen van den D.E.V. waren gesteld eenige commissiën (stationscommissiën en regelingscommissiën), verschillende troepen en depôts (spoorwegafdeeling, automobielformaties, depot motordienst, vaartuigendepots, personeel voor den dienst van de overtochtsmiddelen, etappetroepen) en ten slotte personeel voor den dienst in magazijnen, werkplaatsen, eindstations enz.

De taak van de verschillende afdeelingen zal ik hierna meer in details behandelen; zij blijkt voor het oogenblik reeds voldoende uit de benaming dier afdeelingen.

De *beginzelen* van het V.E.V. 1922 worden ook thans nog als juist erkend en gevolgd; ook de *organisatie* van

¹⁾ Zie ook bijlage I.

den etappendienst is in wezen niet veranderd, alleen op verschillende punten verbeterd en geleidelijk uitgebreid.

Vergeleken bij zijn voorgangers, bracht het voorschrift een belangrijke vereenvoudiging door het samensmelten van E.D. en E.Insp. en bracht het tevens de taak van den etappendienst binnen de juiste grenzen terug door deze te doen eindigen bij de eindstations. Toch werd ook in dit voorschrift de E.V. nog te veel bezwaard met allerlei zaken, welke feitelijk niet tot zijn taak behooren en wel meer in het bijzonder met het beheeren van allerlei magazijnen en voorraden, welk beheer veel doelmatiger door de ook in vreedetijd daarmee belaste autoriteiten kan geschieden.

Voorts waren nog verschillende benamingen en begrippen uit de vorige voorschriften overgenomen (gewone- en buitengewone aanvoer, etappenwegen, de reeds genoemde regelings- en stationscommissiën enz.) waaraan in de practijk geen behoefte bestaat of waarvan de instelling (o.a. van commissiën) veelal slechts schadelijk kan werken.

Op één punt, namelijk de aanwijzing van eind- en afvoerstations, wil ik nog de aandacht vestigen, omdat te dien aanzien de opvattingen zich geleidelijk hebben gewijzigd (vergelijk Bijlage I).

Volgens het *V.E. 1910* was het voornaamste contactpunt tusschen den E.V. en het V.Lr. het in het etappen gebied (in de R.E.P.) gelegen regelingsstation, dat aangewezen werd door den D.E.V. in overleg met den C.V. Indien mogelijk, werd dit contactpunt voor één of meer Divn. voorwaarts (tot in het operatiegebied) verlegd en dan eindstation genoemd. De plaatsen van de eindstations werden echter door den C.V. bepaald, die daarvan alleen maar kennis behoefde te geven aan den D.E.V. en aan den E.Insp.

Men streefde dus meer naar centralisatie, dan naar verspreiding der contactpunten. Ook bij den afvoer van g. en z. was dit het geval; alleen in de R.E.P. werd een evacuatiestation opgericht.

Men bedenke hierbij echter, dat destijds van een geregelden dagelijkschen aanvoer van lm. nog geen sprake was, dat aan de mogelijkheid van een langdurigen stellingoorlog

met zijn enorme behoeften aan munitie en materieel voor versterkingen nog niet werd gedacht en dat er nog geen luchtwapen bestond.

In de „Regeling aan- en afvoer 1918” vinden we al de eerste stappen naar verspreiding der contactpunten. Het regelingsstation — vroeger feitelijk een groot eindstation — werd aanvangsstation (in hoofdzaak van lm. en intendancegoederen); daartegen werd voor elke divisie (de tegenwoordige D.G.) een eindstation aangewezen, dat echter tevens als evacuatiestation g.z. moest dienst doen. In hoeverre voor den buitengewonen aanvoer (munitie, geniematerieel) afzonderlijke eindstations zouden worden aangewezen, bleek niet uit het voorschrift.

De eindstations werden — evenals tevoren — nog vastgesteld door den C.V., echter „voor zooveel noodig” op voordracht van den E.Insp. De etappendienst kreeg dus hierbij ook een zwakke stem in het kapittel.

V.E.V. 1922 ging weder een stapje verder met de verspreiding der stations; iedere D.G. kreeg weer een eindstation; bij den aanvoer van groote hoeveelheden munitie „kon het aanbeveling verdienen”, voor dit doel afzonderlijke eindstations te bestemmen. Voor den afvoer van g.z. moesten zoo eenigszins mogelijk *afzonderlijke* stations als evacuatiestation worden aangewezen.

De overige afvoer — van krijgsgevangenen, materieel, paarden enz. — geschiedde op de eindstations, dan wel op verzamelplaatsen (dit laatste vormde feitelijk een afwijking van het beginsel!). Eindstations, evacuatiestations en verzamelplaatsen werden aangewezen door den C.V., doch nu was „overleg” met den D.E.V. *bindend* voorgeschreven.

Uit het verdere gedeelte van mijn voordracht zal U blijken, dat in de later verschenen Voorschriften Aan- en Afvoer de verspreiding der stations nog verder is doorgevoerd en dat de aanwijzing dezer stations ten slotte in handen van den D.E.V. werd gelegd, die daarbij echter rekening moet houden met de wenschen van den C.V.

Deze laatste regeling lijkt mij ook de beste; in de eerste plaats omdat de C.V. daardoor ontlast wordt van bemoei-

ingen met den spoorwegdienst en vaartuigendienst, in de tweede plaats omdat die keuze uiteraard beter kan geschieden door een orgaan, dat geheel op de hoogte is van de capaciteit van de stations, havens enz.

De vraag zou kunnen rijzen, of door het verdwijnen van de E.Insp. het *nauwe contact*, dat er moet bestaan *tusschen het operationele orgaan en den etappendienst*, tusschen aan- en afvoer en operatiën, niet verloren ging. Immers volgens V.E. 1910 behoorde de E.Insp. tot het H.K.V. en al werd dit in 1914 practisch een doode letter, de Etappeninspecteur stond toch aanvankelijk onder de bevelen van den C.V. Toen deze bevelsverhouding in 1918 werd gewijzigd, bleef toch de E.Insp. in nauwe voeling met het V.Lr., immers hij moest den aanvoer met de etappenautotreinen verzorgen tot aan de aanvullingsplaatsen.

Nu de aan- en afvoer binnen het gebied van het V.Lr. geheel in handen werd gelegd van den C.V., die daarvoor de beschikking verkreeg over tot het V.Lr. behorende automobieltreinen, moest er in het H.K.V. ook een orgaan zijn, dat de algemeene regeling van dezen aan- en afvoer verzorgde en den dienst der autotreinen, alsmede het verkeer, regelde. In de in 1925 verschenen „Oorlogsorganisatiën” treffen wij dit orgaan aan in den vorm van Sectie VI van het H.K.V.

Het hoofd van deze Sectie moet in geregeld contact staan met den D.E.V., o.m. om wenschen van den C.V. betreffende de regeling van den etappendienst (keuze der stations, dienstregeling van spoortreinen en vaartuigen enz.) te zijner kennis te brengen. Het spreekt vanzelf, dat bijzondere wenschen ten aanzien van den aanvoer van lm. of mun. enz., den afvoer van g.z., ook door de hoofden van andere Sectiën van het H.K.V., dus door den Leger-Intendant, Hfd. Sectie IV of den Legerarts, rechtstreeks ter kennis kunnen worden gebracht van den E.I., den E.A.O. of den E.Arts, dat dus ook geregeld contact moet bestaan tusschen de organen van het H.K.V. (en ook van de groote eenheden) en de overeenkomstige organen van de E.D. Daarbij moet het personeel van den etappendienst er van

doordrongen zijn, dat een geregelde aan- en afvoer van het grootste gewicht is, dat deze dienst er uitsluitend voor dient, om de strijdende troepen tijdig van het benodigde te voorzien en dat dus „vooruitzien en voorbereiden” een eerste vereischte is.

De in het V.E.V. 1922 vermelde *organisatie* van de E.D. en van de overige onder de bevelen van den D.E.V. staande onderdeelen werd met enkele wijzigingen opgenomen in de „Oorlogsorganisatiën” van 1925.

De eigenlijke E.D., bestaande uit de Afdeelingen en de niet bij een Afdeeling ingedeelde burgerambtenaren, maakte als *Hoofdafdeeling Etappen- en Verkeersdienst* deel uit van het A.H.K. Los van het A.H.K. stonden de organen van den E.V. (depôts, treinen, etappencommando's en een aantal detachementen).

Deze detachementen bestonden echter uit personeel, bestemd voor de Afdeelingen Verbindingsdienst, Intendance, Geneeskundige Dienst, Veterinaire Dienst en Artillerie, namelijk personeel voor den dienst op de eindstations en de evacuatiestations, in magazijnen en werkplaatsen en in inrichtingen van den Geneeskundigen Dienst en den Veterinaireren Dienst.

Erg fraai was deze oplossing uit organisatorisch oogpunt zeker niet; intusschen was het begrijpelijk, dat men al dit uitvoerend personeel buiten de organisatie van het A.H.K. wilde houden.

De totale sterkte van het personeel, behorende tot de E.D. en hare organen, bedroeg toen reeds \pm 300 officieren en \pm 5000 o.o., korp. en manschappen — wel een heel verschil met de 25 officieren en 25 mindere militairen, waarmee de E.D. en de E.Insp. in 1914 haar taak moesten beginnen.

Ik merkte zoeven reeds op, dat het in de bedoeling lag, den *aan- en afvoer in engeren zin* — dus in het gebied van het V.Lr. — in een nieuw hoofdstuk van het toen bestaande Gevechtsvoorschrift op te nemen. Hiervan is echter

niets gekomen en het heeft nog tot 1931 geduurd, voordat deze materie definitief — en wel in een afzonderlijk voorschrift — was geregeld. Niet, dat dit onderwerp niet de belangstelling genoot, welke deze dienst — zonder welke een strijdmacht niet bestaan en zeker niet vechten kan — zoo ten volle verdient. Integendeel, met erkentelijkheid kan worden geconstateerd, dat na afloop van de mobilisatie geregeld aan den verderen uitbouw van dezen dienst en aan verbetering van de organisatie is gewerkt.

Ik wil dan in de eerste plaats wijzen op de *Etappen- en Verkeersreizen*, welke sinds 1921 jaarlijks onder leiding van den hoofdofficier, die ten bureele van den Ch.G.S. met de voorbereiding van den E.V. is belast — en die sinds 1929 voor de functie van D.E.V. is aangewezen — worden gehouden. Deze reizen kwamen tevens in de plaats van de intendance-oefeningsreizen, welke vroeger — reeds vóór 1914 — werden gehouden en waaraan alleen officieren van den Generale Staf en van de Intendance deelnamen.

Aan de E.V.-reizen namen en nemen officieren deel van alle wapens en diensten, welke in oorlogstijd met den etappendienst en den aan- en afvoer te maken zullen hebben, dus ook officieren van de artillerie, genie, geneeskundigen dienst, wegendienst, motordienst, vaartuigendienst en spoorwegdienst. Hoewel bij deze reizen in hoofdzaak de aan- en afvoer bij het V.Lr. wordt behandeld, worden zij tevens dienstbaar gemaakt aan de beoefening van de samenwerking met den etappendienst, aan de verkenning van stations, havens, wegen enz.

Terecht heeft men dus het oude standpunt, dat de aan- en afvoer alleen voor de intendance en den generalen staf van belang zou zijn, verlaten.

Voorts moge ik in herinnering brengen, dat in 1925 reeds eenige voorschriften — inmiddels kort geleden door nieuwe uitgaven vervangen — verschenen, welke met het V.E.V. 1922 nauw verband hielden en welke tevens ten deele betrekking hadden op den aan- en afvoer bij het V.Lr.

Ik noem U het Veldd. Voorschrift D.I van 1926 met een afzonderlijk hoofdstuk „Aan- en afvoer; Organisatie van het verkeer”. Voorts het „Verplegingsvoorschrift 1925” en ten slotte het „Voorschrift voor den dienst bij de Automobieltreinen 1925”. Dit voorschrift stelde zich nog op het standpunt, dat de dienst bij de autotreinen van het veldleger *centraal* moest worden geregeld, zooals zulks tevoren ook het geval was bij de in het operatiegebied tewerk gestelde etappenautotreinen. Dit standpunt — waarvoor destijds wel goede redenen konden worden aangevoerd, zooals de betrekkelijk geringe sterkte dier treinen; de omstandigheid, dat het hier een nog nieuwe organisatie betrof enz. — heeft men sindsdien en m.i. terecht weer gedeeltelijk verlaten.

Met dankbaarheid moge voorts worden gewezen op den krachtigen stimulans, welke in de jaren 1925—1929 door den toenmaligen Ch.G.S., den Luitenant-Generaal van der Palm werd gegeven, om het nauwe verband dat tusschen den aan- en afvoer en de operatiën moet bestaan, in het leger te doen doordringen. Bij de in die jaren gehouden oefeningsreizen van den Generalen Staf — waaraan ook officieren van andere diensten deelnamen — werden de grondslagen voor dit verband voor goed gelegd, een verband dat sindsdien — zoowel bij alle groote kaderoefeningen van het V.Lr. als bij het onderwijs aan de H.K.S. — steeds in het oog is gehouden.

Bovendien gaven deze reizen gelegenheid eenheid te brengen in den vorm en inhoud van de z.g. „bijzondere bevelen”, d.w.z. de bevelen voor aan- en afvoer, verpleging, geneeskundigen dienst enz.

Mede als gevolg van de bij deze oefeningen opgedane ervaring kwamen ook eenige noodzakelijke aanvullingen in de „Oorlogsorganisatiën” tot stand, waarvan ik o.a. wil noemen de oprichting van de Compn. Aan- en afvoertroepen, bestemd voor den dienst op de avpln.

Bij de groote oefeningen onder leiding van den C.V. in de jaren 1928—1931 en in 1936 en 1937 gehouden, werd

de verpleging geregeld zooals deze in oorlogstijd zal geschieden en werden dus eindstations en avpln. in werking gesteld, terwijl sinds 1930 bij de artillerie jaarlijks oefeningen in de munitieaanvulling plaats hebben, waarbij het vervoer van een eindstation of eindhaven via een avpl. naar de batterijen wordt beoefend.

E. De tegenwoordige organisatie van den E.V. en van den dienst van aan- en afvoer (V.E.V. 1931 en 1937; V.A.A. 1931).

Toen dan eindelijk in 1931 het *Voorschrift Aan- en Afvoer* verscheen, kon gezegd worden, dat het den toets der praktijk reeds ten deele had doorstaan. Het verscheen gelijktijdig met een nieuw *Voorschrift Etappen- en Verkeersdienst*, dat o.m. in zoverre van het V.E.V. 1922 verschilde, dat een gedeelte van de in laatstgenoemd voorschrift opgenomen stof was overgebracht naar het V.A.A.

Men ging bij de samenstelling van deze nieuwe voorschriften namelijk uit van het m.i. juiste beginsel, dat het V.E.V. in hoofdzaak bestemd is voor het bij dien dienst ingedeelde personeel en voorts voor die autoriteiten en hogere staven, die rechtstreeks met den etappendienst te maken hebben.

Het V.A.A. moet dan echter al datgene bevatten, wat betrekking heeft op den aan- en afvoer bij het V.Lr. of bij een andere zelfstandig onderdeel van de strijdmacht; het is bestemd zoowel voor staven en troepencommandanten, als voor de formaties (autotreinen, aan- en afvoertroepen) welke voor dezen aan- en afvoer zijn aangewezen.

Een kort uittreksel van het V.E.V. en van het V.A.A. is ten slotte opgenomen in het *V. Veld. Dl. II*, ten einde ook de lagere commandanten een inzicht in deze materie te geven.

Thans overgaande tot de bespreking van deze nieuwe voorschriften, moet ik reeds dadelijk opmerken, dat het V.E.V. 1931 inmiddels en wel enkele maanden geleden door een nieuwe uitgave (1937) is vervangen. Zulks is

niet te wijten aan een zucht tot wijziging — de wijzigingen zijn meerendeels van ondergeschikt belang — maar eenvoudig het gevolg van de omstandigheid, dat het V.E.V. 1931 was uitverkocht. Bij de bewerking van den herdruk is van de gelegenheid gebruik gemaakt, eenige verbeteringen aan te brengen. Ik zal daarom beide uitgaven gelijktijdig bespreken.

Het V.E.V. 1931 voorzag allereerst in een leemte, welke tot dusverre nog was blijven bestaan; het gaf namelijk duidelijk antwoord op de vraag, hoe de etappendienst aan de voor de strijdmacht benodigde voorraden moet komen en gaf tevens een omschrijving van de taak der verschillende autoriteiten, die in oorlogstijd met den aanmaak, het beheer, de verstrekking en het vervoer dier voorraden te maken hebben.

De *aanschaffing* der voorraden geschiedt bij mobilisatie door rechtstreek onder den M.v.D. ressorteerende autoriteiten, die meerendeels ook in vreedetijd met die taak zijn belast, t.w. de H.I., de I.d.G., de I.M.L., de D.A.I., de Ch. M.Ph.D. en de D.E.V. (laatstgenoemde voor motor-materieel en vaartuigen); dit zijn dus de *aanschaffende autoriteiten*. Zij zijn tevens belast met het doen herstellen van defect materieel. Het aangeschafte materieel wordt in den regel opgelegd in magazijnen (*hoofdmagazijnen*), welke ressorteeren onder rechtstreeks onder den M.v.D. ressorteerende *beheerende autoriteiten*. Deze zijn in vele gevallen dezelfde als die, welke met de aanschaffing zijn belast; echter is de D.M.L. beheerende autoriteit voor het artilleriematerieel, terwijl ook de I.G.D.L. en de Ch.M. V.D. voorraden in beheer hebben.

De beheerende autoriteiten stellen de voorraden ter beschikking van den D.E.V., hetzij op zijn aanvraag, hetzij volgens reeds in vreedetijd vastgestelde regelingen. De D.E.V. kan daartoe naar behoefte ook rechtstreeks putten uit door de beheerende autoriteiten aan te wijzen hoofdmagazijnen, hetgeen uiteraard een snellen aanvoer ten goede zal komen.

De D.E.V. zorgt dan verder voor de verzending van de voorraden naar het V.Lr., men zou hem dus de *verzende* autoriteit kunnen noemen, terwijl de C.V. en de Cn. der groote eenheden voor de verdere distributie zorg dragen en dus als *distribueerende* autoriteiten optreden. De verzende autoriteit moet uiteraard beschikken over de noodige middelen voor het vervoer uit het binnenland naar het operatiegebied, dus over spoorwegen, vaartuigen en auto's; hij moet ook de middelen hebben om de spoorwegen en landwegen, welke naar het operatiegebied leiden, te kunnen herstellen en in stand houden en dus beschikken over spoorwegtroepen en wegentroepen, alsmede over overtochtsmiddelen over de groote rivieren (schipbruggentrein, varende trein en veerdiensten).

Ten einde zoo snel mogelijk aan aanvragen te kunnen voldoen, kan het gewenscht zijn, dat de D.E.V. een gedeelte van de te zijner beschikking gestelde voorraden reeds doet overbrengen naar dichterbij het operatiegebied gelegen magazijnen. De in die magazijnen — *etappenmagazijnen* genoemd — aanwezige voorraden worden dan beheerd door onder den D.E.V. ressorteerend personeel. In het algemeen moet dit beheeren door etappenpersoneel echter uitzondering blijven om de taak van den E.V. niet noodeloos uit te breiden.

De bepaling in punt 5 van het V.E.V. 1931, luidende: „indien voorraden bestemd zijn voor zeer spoedige uitgifte aan de strijdmacht, worden deze met de magazijnen, waarin zij zijn opgelegd en met het daarin werkzaam gestelde personeel, overgegeven aan den D.E.V. of aan de organen van de E.D.“, ging dan ook te ver en is in het V.E.V. 1937 gewijzigd.

Immers volgens die bepaling zou de D.E.V. (dan wel de E.A.O.) o.a. aanstonds beheerder worden van een vrij groot aantal magazijnen met artilleriematerieel, o.m. van verschillende munitiemagazijnen in het binnenland. De E.A.O. heeft echter alleen behoefte aan dat gedeelte van de munitie, dat hij aanstonds in treinen of vaartuigen (dus in *mobiele* magazijnen) moet laden; alleen deze munitie

wordt aan hem overgegeven en door zijn zorg beheerd. Hetzelfde geldt voor de magazijnen, waarin reeds in vreedstijd ander artilleriesmaterieel, geniematerieel, geneeskundig- en pharmaceutisch materieel, enz. enz. is opgeslagen.

Intusschen kunnen ook *vaste* etappenmagazijnen niet geheel worden gemist; o.a. bij de Afdeeling Intendance, welke dagelijks niet alleen levensmiddelen, doch ook kleding, uitrusting en waschgoed naar de strijdmacht moet verzenden. Ook in den stellingoorlog zal het inrichten van vaste etappenmagazijnen, o.a. voor materialen voor stellingbouw; voor verplegingsmiddelen (de in het Verplegingsvoorschrift genoemde verplegingsmagazijnen), van munitie enz. noodig zijn om minder afhankelijk te worden van den geregelden aanvoer uit het binnenland. (In den bewegingsoorlog moeten de hierbedoelde voorraden *mobiel* worden gehouden).

Nog een enkele woord over de taak van de *aanschaffende en beheerende autoriteiten*. Men kan in dezen natuurlijk niet volstaan met eenige mooie theoretische regels in een Voorschrift voor den Etappendienst op te nemen. De tijdige beschikbaarstelling van de voor de strijdmacht benodigde voorraden hangt niet alleen af van de goede werking van den etappendienst als expediteur, maar in de eerste plaats van de omstandigheid of die voorraden in voldoende hoeveelheid aanwezig zijn, of zij doelmatig zijn opgelegd en of een snelle verstrekking door de beheerders aan den etappendienst is geregeld.

Er moet dus worden vastgesteld, hoe groot die voorraden moeten zijn voor een bepaalde periode, waarvan de duur weer afhankelijk is van den tijd, welke noodig is om de oorlogsbedrijven tot een voldoende productie te brengen. Ook moet worden vastgesteld, hoe groot de voorraden moeten zijn, welke terstond of binnen enkele dagen na het afkondigen der mobilisatie ter beschikking van den etappendienst moeten zijn, opdat deze zoo spoedig mogelijk den dagelijkschen aanvoer in gang kan zetten en aan de te

verwachten aanvragen van de mobiele strijdmacht kan voldoen.

Over den arbeid, aan het vorenstaande verbonden, moet men niet te licht denken; deze arbeid moest bovendien verricht worden met het in de sombere bezuinigingsperiode zoo karig aan de weermacht toebedeelde personeel.

Toen het V.E.V. 1931 verscheen, waren de daarin ten aanzien van de aanschaffing, het beheer en de verstrekking van materieel opgenomen beginselen reeds enkele jaren tevoren door den M.v.D. goedgekeurd en was het bureau Vo.B.O. van den G.S. hare werkzaamheden — welke eensdeels betroffen de vaststelling van de behoeften, dus de hiervorenbedoelde voorraden, anderdeels het onderzoek naar de wijze, waarop in die behoeften door aanmaak in oorlogstijd zou kunnen worden voorzien — begonnen.

Mede als resultaat van deze werkzaamheden, waarbij voortdurend overleg met de aanschaffende en beheerende autoriteiten plaats had, werd een goed inzicht in die behoeften verkregen en konden ook de regelingen worden vastgesteld, volgens welke (zie punt 4 van V.E.V. 1937) de beheerende autoriteiten de (direct) benodigde voorraden — zonder nadere aanvraag — ter beschikking van den D.E.V. stellen.

In het nieuwste V.E.V. is voorts de mogelijkheid geschapen, de werkzaamheden van de aanschaffende autoriteiten bij mobilisatie door een „Centraal orgaan voor de voorziening in de behoeften van de weermacht” te coördineeren. Het komt mij niet onwaarschijnlijk voor, dat de kern van dit „Centraal orgaan” zal bestaan uit het kortelings ingestelde „Regeeringscommissariaat voor Economische Verdedigingsvoorbereiding”, waarin thans ook het bureau Vo.B.O. is opgenomen.

Dit „Centraal Orgaan” zal dus ook regelend moeten optreden bij het aanwijzen van fabrieken en werkplaatsen voor aanmaak en herstelling van oorlogsmaterieel en van gebouwen en opslagplaatsen voor nieuw op te richten hoofdmagazijnen.

Terugkeerend tot het V.E.V. 1931, wil ik er op wijzen, dat terwijl zijn voorganger de bepaling bevatte, dat de O.L.Z. het tijdstip vaststelt, waarop de etappendienst in werking zal treden (V.E. 1910 sprak nog van instellen, zoodra daaraan behoefte bestond!), het voorschrift van 1931 den E.V. *onmiddellijk bij mobilisatie* in werking deed treden, behalve voor wat den aanvoer van lm. betreft. Aangezien deze laatste toevoeging den indruk zou kunnen wekken, dat de aanvoer van lm. eerst in een later stadium zou aanvangen dan b.v. die van munitie, geniematerieel enz., is zij in V.E.V. 1937 weggelaten. Thans is alleen bepaald, dat de E.V. *zoo spoedig mogelijk* in werking treedt, behalve voor die onderdeelen van de strijdmacht, ten aanzien waarvan de O.L.Z. bepaalt, dat de aan- en afvoer door de zorg van den D.E.V. geheel of gedeeltelijk eerst op een later tijdstip zal aanvangen. Zulks is o.a. zeer goed mogelijk voor de troepen in stellingen, territoriale troepen, enz. Troepen in het binnenland, b.v. depots, zullen als regel buiten de bemoeienis van den E.V. vallen; zij moeten dus hunne aanvragen — als in vreedetijd — richten tot de beheerende autoriteiten.

De toestand, zooals deze in 1914/18 geleidelijk was gegroeid en waarbij de Etappenintendant verschillende garnizoenen, interneeringskampen enz. van lm. voorzag, was n.m.m. dan ook niet juist en meer een uitvloeisel van de omstandigheid dat wij niet in den oorlog betrokken werden: *in oorlogstijd* moet de etappendienst al zijn krachten concentreren op de strijdende troepen!

Het V.E.V. 1931 bracht ook een *nieuwe organisatie* voor den E.V., welke thans nog grootendeels van kracht is en waarbij ik wat langer zal blijven stilstaan, omdat daaruit de omvang der werkzaamheden van dien dienst het duidelijkst blijkt.

De E.V. werd organiek los gemaakt van het A.H.K., hetgeen natuurlijk niet uitsluit dat hij met dit A.H.K. voortdurend in nauw contact moet zijn. De E.V. bestaat thans uit den Staf van dezen dienst (de Etappendirectie) — welke als iedere staf gesplitst is in een aantal Sectiën

— en uit de organen van den E.V. Deze organen worden gevormd door een aantal afdelingen van de E.D. en voorts door verschillende troepenformaties. De U uitgereikte bijlage II zal U deze indeeling duidelijk maken.

Thans zijn bij de E.D. ingedeeld de Sectiën Algemeene Zaken, Spoorwegdienst, Motordienst, Vaartuigendienst, Veldpostdienst, Verbindingsdienst, Bruggen en Veren, Wegen en Luchtvaartdienst. Hiervan bestonden de eerste 6 reeds vóór 1931 onder de benaming Afdelingen; de Sectiën „Bruggen en Veren” en „Wegen” dateeren van 1931, terwijl de Sectie Luchtvaartdienst voor het eerst in het V.E.V. 1937 is opgenomen.

De Sectie *Algemeene Zaken* is belast met verschillende bijzondere aangelegenheden als daar zijn: afvoer van krijgsgevangenen of geïnterneerden en burgerbevolking, etappencommando's en etappentroepen en voorts met verschillende huishoudelijke regelingen bij de E.D. In het bijzonder de afvoer van uitwijkende burgerbevolking is een vraagstuk op zich zelf, dat natuurlijk ook en in de eerste plaats den C.V. en eventueel de St.Cn. aangaat, want ook hierbij begint de taak van den E.V. bij de afvoerstations of -havens. Daar deze aangelegenheid in een afzonderlijk, geheim voorschrift is geregeld, zal ik hierop niet nader ingaan. Een bepaling, voorkomende in het V.E.V. 1931. dat de Sectie A.Z. de inkomende vervoeraanvragen behandelt, is in het nieuwe voorschrift weggelaten, omdat bij oefeningen is gebleken, dat inschakeling dier Sectie de behandeling dier aanvragen noodeloos vertraagt. Bedoelde vervoeraanvragen worden dus door den D.E.V. aan de met het vervoer belaste sectiën in behandeling gegeven of door de hoofden der andere sectiën en afdelingen van de E.D., alsmede door andere autoriteiten en commandanten, rechtstreeks aan die sectiën gericht, zooals trouwens ook het Voorschrift Mobilisatievervoer aangeeft.

In voorkomend geval beslist de D.E.V. of de Ch. St. van de E.D. of aan een bepaald vervoer of een bepaald vervoermiddel de voorrang moet worden gegeven; concurrentie behoeft dus niet te worden gevreesd.

De taak van de Sectiën *Spoorwegdienst, Motordienst en Vaartuigendienst*, de 3 „vervoersectiën” zal U allen duidelijk zijn. Deze sectiën bestaan reeds in vreedestijd.

Bij mobilisatie worden de spoorwegen en het spoorweg materieel gevorderd en berust de leiding van het gebruik daarvan bij den D.E.V. Echter blijft de uitvoering van den dienst zooveel mogelijk overgelaten aan de bestaande spoorwegdiensten met het in hun dienst zijnde personeel.

Het spoorwegverkeer in het geheele land moet uit den aard der zaak in één hand zijn; reeds het V.E. 1910 bevatte de bepaling — sindsdien steeds gehandhaafd — dat elke inmenging van niet-bevoegden, dus van niet tot dezen dienst behorende autoriteiten en commandanten, verboden is. Ook hierbij moet de E.V. echter steeds de dienende, de helpende rol vervullen en dus bij de te treffen regelingen zooveel mogelijk rekening houden met de wenschen van de Cn., te wier behoefte een vervoer geschiedt.

De *Sectie Motordienst* heeft uiteraard voornamelijk beoefening met vervoeren in het achterland en tusschen het achterland en het operatiegebied; in laatstgenoemd gebied toch geschieden de vervoeren per auto *in beginsel* door de bij het V.Lr. ingedeelde autoformaties ¹⁾.

Daarnaast heeft deze sectie ook tot taak de regeling van de aanvulling van personeel van den motordienst, alsmede de aan- en afvoer van motormaterieel met de daarbij behorende bedrijfsstoffen, onderhoudsmiddelen, verwissel-

¹⁾ Worden echter *etappenaufreinen* voor den aanvoer uit het achterland gebruikt, dan zal het veelal aanbeveling verdienen, de punten van overgave van de aangevoerde goederen of levensmiddelen aan het V.Lr. (*eindpunten*) te doen samenvallen met de aanvullingsplaatsen.

Er zal dan een regeling moeten worden getroffen in den geest van die, welke ook tijdens de mobilisatie voor den E.V.A.tr. — dus voor den aanvoer van lm. — gold, volgens welke regeling op een tevoren aangegeven punt (het *ontmoetingspunt*) de splitsing van dien trein in 2 of meer deelen, ieder bestemd voor een avpl. op aanwijzing van den D.G.-intendant plaats had. Het Aut. Bat. van de D.G. kan dan worden uitgeschakeld.

Ook zullen de auto's van de Et. Aut. Tr. het aangevoerde materieel somtijds rechtstreeks naar zijn bestemming kunnen brengen.

Een soepele toepassing is bij elk systeem van aan- en afvoer noodzakelijk!

stukken, banden en gereedschappen en ten slotte de herstelling van motorvoertuigen, voor zoover deze niet bij de troepen kan plaats hebben en dus in het achterland moet geschieden.

De D.E.V. is immers bij mobilisatie ook aanschaffende en beheerende autoriteit voor motormaterieel en vaartuigen; een uitvloeisel van de omstandigheid, dat de vordering van auto's en vaartuigen in vreedstijd door hem ten buree van den Ch.G.S. wordt voorbereid.

De *Sectie Vaartuigendienst* heeft ten aanzien van het vervoer te water en het vaartuigenmaterieel een overeenkomstige taak als de *Sectie Motordienst*.

Ik kom nu tot de eigenlijke „verkeerssectiën”, de *Sectiën Verbindingdienst* en *Veldpostdienst*.

Eerstgenoemde sectie is belast met het toezicht op de voor militaire doeleinden noodige telegrafische-, telefonische- en radio-verbindingen in het achterland en zorgt in het bijzonder voor de verbindingen tusschen het A.H.K. en de rechtstreeks onder den O.L.Z. staande commandanten. Voorts behoort tot haar taak de aan- en afvoer van verbindingsmaterieel ten behoeve van de strijdmacht. Deze sectie vormt tevens de schakel tusschen den burger- en den militairen telegraaf-, telefoon- en radiodienst, waartoe verschillende hoofdamttenaren van de P.T.T., die bij mobilisatie een militairen rang verkrijgen, van de sectie deel uitmaken. Genoemde hoofdamttenaren zijn in vreedstijd lid van de „Telegraafcommissie” en als zoodanig betrokken bij alle voorbereidingen, welke voor het gebruik van het net van de P.T.T. bij mobilisatie worden getroffen.

De taak van de *Sectie Veldpostdienst* behoeft geen nadere toelichting.

Het Hoofd van de *Sectie Bruggen en Veren* is belast met de behandeling van alle aangelegenheden betreffende den pontonniers- en torpedodienst, hij doet bruggen slaan en veerdiensten instellen volgens de door den D.E.V. te verstrekken aanwijzingen (de D.E.V. geeft deze aanwijzingen op grond van in vreedstijd getroffen regelingen, van nadere bevelen van de O.L.Z., of van aanvragen van den

C.V.) en zorgt voor den aan- en afvoer van brug- en torpedomaterieel naar en van de strijdmacht. Hierbij zij nog opgemerkt, dat de bruggen van den Schipbruggentrein en van den Varenden Pontontrein, alsmede de door den Veerdienst ingestelde veren, normaal onder den D.E.V. ressorteeren, doch dat de O.L.Z. onderdeelen van deze treinen of van den Veerdienst tijdelijk onder de bevelen van den C.V. kan stellen.

De *Sectie Wegen* is belast met de behandeling van alle aangelegenheden betreffende het onderhoud en den aanleg van wegen en regelt den aanvoer van materialen voor aanleg en herstelling van wegen ten behoeve van de strijdmacht.

Het onderhoud en de aanleg van de voor militaire doeleinden noodige wegen kan geschieden hetzij als in vredes-tijd door of vanwege den Rijks- (Provincialen) Waterstaat (in het bijzonder voor de wegen in het achterland); hetzij door de zorg van de Cn. van de groote eenheden (Sectie V, pioniers, handlangers) voor wat betreft de wegen in het operatiegebied; hetzij door de bij den etappendienst ingedeelde *wegentropen*. Laatstbedoelde troepen kunnen zowel in het achterland worden gebruikt (volgens door den E.W.O. namens den D.E.V. te geven aanwijzingen), als in het operatiegebied. Voor laatstbedoeld gebruik kunnen onderdeelen van de wegentropen op aanvraag van den C.V. te zijner beschikking worden gesteld. Deze *wegentropen* — bestaande uit gemilitariseerd burgerpersoneel, werkzaam bij wegebouwmaatschappijen — moeten niet worden verward met de *wegwerkerstroepen*, genoemd in V.I.S. I pt. 187, die hun werk verrichten onder leiding van pionierofficieren en waarmede feitelijk „handlangers” worden bedoeld (in V.Veld.D.I.I punt 302 is de naam wegwerkerstroepen dan ook terecht vervallen en wordt gesproken van handlangers). De wegentropen hebben hun eigen deskundige officieren en behoeven dus niet onder leiding van pionierofficieren te werken; zijn zij ter beschikking van den C.V. gesteld, dan wordt hun taak uiteraard

geregeld door het Hoofd van Sectie V van het H.K.V. of van een D.G.

In verband hiermede is het m.i. ook onjuist, dat in de punten 30 en 31 van Gev.Handl.Dl.I wordt gesproken van wegentroepen, waar bedoeld zijn handlangers, terwijl V.I.S. III het nog erger maakt door te spreken van de „bij de pioniers ingedeelde wegentroepen“.

De jongste spruit van den E.V., de *Sectie Luchtvaartdienst*, heeft haar ontstaan te danken aan de steeds toenemende beteekenis van de militaire luchtvaart en aan de bijzondere eischen welke de aan- en afvoer ten behoeve van de luchtstrijdkrachten stelt. Vandaar dat de behandeling van alle aangelegenheden betreffende dezen aan- en afvoer, welke zoowel betreft het luchtvaartmaterieel in zijn vollen omvang, als de voor de luchtstrijdkrachten benoedigde wapens, munitien en bedrijfsstoffen, thans in één hand is gelegd.

Zijn dus de *Sectiën* te beschouwen als *regelende* organen van de E.D. en kunnen de Sectiehoofden dus alleen *namens* den D.E.V. bevelen geven aan de troepen, enz. waarvan de taak door hen — hetzij zelfstandig, hetzij op aanwijzing van den D.E.V. — wordt geregeld; de *Afdeelingen*, welke als regel geheel of gedeeltelijk buiten de standplaats van de E.D. zullen zijn gevestigd, zijn, behalve regelende, ook *uitvoerende* organen. Hare Hoofden zijn, evenals de Sectiehoofden, raadgevers van den D.E.V., doch bovendien hebben zij voor de uitvoering van hun taak verschillende detachementen rechtstreeks onder hunne bevelen.

Zoo moet de *Etappenintendant*, hoofd der *Afd. Intendance*, die belast is met den aan- en afvoer van verplegingsmiddelen en intendancegoederen, behalve over detachementen voor den dienst op de eindstations, beschikken over detachementen voor de etappenbakkerijen, de etappenslachterijen en de etappenmagazijnen voor levensmiddelen, zulks ten einde dagelijks het noodige naar de troepen te kunnen verzenden en voorts over persoeneel voor een etappenkledingmagazijn, waarin een verbruiksvoorraad groote kleding, schoenen en ondergoed wordt opgeslagen. De H.I.

— als aanschaffende en beheerende autoriteit — zorgt voor geregelde aanvulling van de ter beschikking van den E.I. gestelde voorraden.

De E.I. zorgt ook voor den regelmatigen aan- en afvoer van schoon waschgoed voor het V.Lr.; het wasschen zelve geschiedt in het achterland door de zorg van den H.I.

De taak van de *Afd. Geneeskundige Dienst* is in het V.E.V. '31 en '37 slechts met enkele woorden aangeduid, aangezien zij reeds uitvoerig is omschreven in het Oorlogsvoorschrift Geneeskundigen Dienst 1929, dat binnenkort door een gewijzigden herdruk zal worden vervangen.

Hare voornaamste taak is uiteraard de snelle afvoer van gewonden en zieken. Hiervoor moet de E.Arts beschikken over detachementen voor de afvoerstations of afvoerhavens, alsmede over personeel voor geleide van de gewonden in de gewondenspoortreinen en in de transportschepen voor gewonden. Dit personeel wordt geleverd door de mobiele transportcolonnen van het Nederlandsche Roode Kruis (vrijwilligers en buitengewone dienstplichtigen), waaruit bij mobilisatie eenige R.Kr. Compagnieën worden gevormd.

Ten aanzien van den afvoer van g. en z. wil ik nog het volgende opmerken. Het V.E.V. 1922 sprak nog van *evacuatiestations*, welke een onderdeel vormden van de *evacuatieplaatsen*, zijnde plaatsen van eenige beteekenis, waar zich een behoorlijk groot ziekenhuis en verschillende andere inrichtingen moesten bevinden. Deze evacuatieplaatsen vormden dus inderdaad een *étappe*, een soort tusschenschakel tusschen het operatiegebied eenerzijds en het evacuatiegebied — zijnde een gedeelte van het achterland, waar de verpleging der afgevoerde g. en z. plaats vindt — anderzijds.

Het O.V.G.D. 1929 echter stelde als beginsel voorop, dat de afvoer zoodanig moet worden geregeld, dat de gewonden binnen een betrekkelijk korte tijdgrens — dus zoo snel mogelijk — het evacuatiegebied moeten kunnen bereiken.

Het oprichten van een evacuatieplaats wordt mitsdien

beschouwd als een uitzonderingsgeval, dat zich zal kunnen voordoen, wanneer de afstand van het front tot het evacuatiegebied te groot zou worden of wanneer onvoorziene verkeersmoeilijkheden optreden. De tot *afvoerstation* verdoopte evacuatiestations werden in dezen gedachtengang inrichtingen van tijdelijken aard. Wat de te bezigen vervoermiddelen betreft; het inrichten van *gewondenspoortreinen* is thans geheel voorbereid, het materieel voor de inrichting is opgelegd, terwijl bij de groote oefeningen, welke de transportcolonnen van het N.R.Kr. jaarlijks houden, het inrichten van spoorwagens voor gewondenvervoer en het in- en uitladen van gewonden wordt beoefend. Gelet op de korte afstanden in ons land, kan worden aangenomen dat bij ongestoord spoorwegvervoer de duur van dit vervoer geen beletsel zal vormen om de gewonden tijdig de ziekenhuizen in het evacuatiegebied te doen bereiken. Ook het *vervoer te water* — met door de Vaartuigendepots in te richten schepen — is zoo ver mogelijk voorbereid. Over de voor- en nadeelen van het gewondenvervoer te water zal ik hier niet spreken; de beteekenis van dit vervoer wordt in de laatste jaren door den Mil. Gen. Dienst ten volle erkend en spreekt in ons waterrijke land feitelijk vanzelf. Ik wil alleen nog opmerken, dat behalve transportschepen, ook operatieschepen met bijbehorende verpleegschepen en verbandschepen zullen worden ingericht, waardoor het mogelijk is een afvoerhaven te combineren met een hd.v., dan wel een vooruitgeschoven chirurgische post te water te vestigen.

Voor het geval, dat toch een evacuatieplaats moet worden ingericht, beschikt de E.Arts over een kern van personeel daarvoor in den vorm van eenige detachementen. Ten slotte vindt men bij de Afd. Gen. Dienst nog detachementen voor het overnemen van door het V.Lr. opgerichte tijdelijke ziekeninrichtingen en voor ontluizingeninrichtingen, alsmede de kortelings nieuw ingedeelde chirurgische ploegen.

De aanvulling van geneeskundig materieel wordt eveneens door den E.Arts verzorgd, waartoe hij op de afvoer-

stations en afvoerhavens (mobiele) magazijnen voor dit materieel doet inrichten.

Sprekende over den afvoer van g. en z., wil ik niet nalaten hier met groote waardeering te gewagen van den omvangrijken voorbereidenden arbeid, door het N.R.Kr. — in het bijzonder door het Hoofd van het Ziekenhuiswezen. Dr. Offerhaus — gedurende de laatste jaren verricht ten behoeve van de inrichting van het (de) *evacuatiegebied(en)*.

De taak van de *Afd. Veterinaire dienst* komt ten aanzien van den afvoer van gewonde en zieke paarden en de aanvulling van veterinair materieel overeen met die van de *Afd. Gen. dienst*. Deze taak is in het Oorlogsvoorschrift *Veterinaire Dienst* nader omschreven. Zij verschilt sinds 1931 belangrijk van die, welke aan den etappendienst tijdens de mobilisatie en ook volgens het V.E.V. 1922 was opgedragen. Destijds geschiedde ook de verpleging en behandeling der afgevoerde paarden in *etappenziekenstallen* door de zorg van die *Afdeeling* en werd dus de E.V. belast met een taak, welke feitelijk buiten de bemoeienis van dezen dienst valt. In bovengenoemd voorschrift is thans terecht bepaald, dat in den veterinaire dienst in het evacuatiegebied wordt voorzien door den Ch.M.V.D., die daartoe *veterinaire hospitalen* doet inrichten. De etappendienst moet dus alleen zorg dragen voor zoo snel mogelijken afvoer naar die hospitalen, waartoe de E.P.A. moet beschikken over detachementen voor de afvoerstations (-havens) en voor geleide der af te voeren paarden, alsmede over het noodige spoorweg- en vaartuigenmaterieel.

De taak van de *Afd. Artillerie* omvat — naast den zoo belangrijken en omvangrijken aanvoer van munitie — den aan- en afvoer van alle soorten artilleriematerieel. Ten einde zoo spoedig mogelijk aan de aanvragen om munitie van het V. Lr. te kunnen voldoen, moet de E. A. O. steeds zorgen een aantal spoortreinen en groepen vaartuigen, beladen met complete rantsoenen munitie, in of nabij het operatiegebied ter beschikking te hebben, zoodat, indien

noodig, binnen enkele uren eindstations (-havens) in werking kunnen worden gesteld.

Voor het snel en doelmatig kunnen beladen van de munitietreinen en -vaartuigen is het noodig, dat de munitie reeds in vreedstijd in complete schoten en in rantsoenen in de magazijnen is opgelegd, waarbij echter verdeling van elke soort over eenige magazijnen tevens een vereischte is. Ook het overige artilleriematerieel — d.w.z. de reserve welke, berekend naar de behoefte voor de eerste oorlogsmaanden, daarvan in vreedstijd aanwezig moet zijn — moet doelmatig, dus soortsgewijze bijeen zijn opgelegd, terwijl deze oplegging den E. A. O. bekend moet zijn. Ook dit is een zeer belangrijk onderdeel der oorlogsvoorbereiding!

De E. A. O. moet uiteraard over een vrij uitgebreide kern van militair personeel, bestaande uit detachementen voor de eindstations, voor geleide der transporten en voor het vervoer van munitie uit de magazijnen naar de aanvangsstations, kunnen beschikken. Deze detachementen worden z.n. aangevuld met burgerpersoneel.

De *Afdeeling Genie*, welke vreemd genoeg eerst in 1931 werd opgericht, verzorgt den aan- en afvoer van genie-materieel, voor zoover niet ressorteerende onder de Sectiën Verbindingsdienst, Bruggen en Veren en Wegen.

Haar taak omvat dus in hoofdzaak de voorziening in de behoefte aan materialen, materieel en gereedschappen voor stellingbouw, voor pionierarbeid en voor vernielingen. Alleen het woord „stellingbouw” zal U — gedachtig aan hetgeen in het V.I.S. en in de „Verzameling van pionier-technische gegevens” daarvoor noodig wordt geacht — reeds doen beseffen, hoe omvangrijk de vervoeren zullen zijn, welke de E. V. hiervoor zal moeten verrichten, ook al neemt men aan, dat een deel van het benodigde „uit de streek” kan worden verkregen. In ieder geval zal de E. G. O. reeds kort na het uitbreken van vijandelijkheden over zoodanige voorraden materialen enz. moeten kunnen beschikken, dat hij ook aan uitgebreide aanvragen van het V. Lr. kan voldoen. De zorg voor het beslag leggen op — c.q. bijebrengen van — deze voorraden

berust bij den I. d. G., die hiervoor — alsmede voor het beheer — bij mobilisatie over een uitgebreid personeel moet kunnen beschikken. De tijd, dat men eigenlijk niet goed wist, wat men bij mobilisatie met deze autoriteit moest aanvangen en hem daarom maar belastte met het Militair gezag in Zeeland (Rec. Mil. 1909), ligt dus wel heel ver achter ons!

Over de overige organen van den E. V. kan ik na het vorenstaande betrekkelijk kort zijn. U vindt ze op de U uitgereikte bijlage vermeld onder de betrokken sectiën der E. D.

Etappencommando's kunnen reeds dadelijk bij mobilisatie worden opgericht in plaatsen, waar een groot aantal magazijnen of inrichtingen van den etappendienst worden gevestigd (dus in het achterland). De Etappen-commandant is o.m. belast met de bewaking dezer magazijnen en inrichtingen — waartoe hij over etappentroepen moet beschikken — en regelt ter plaatse den dienst der transportmiddelen ten behoeve van den etappendienst.

Ook in het operatiegebied zal zich de behoefte aan het instellen van etappencommando's voordoen en wel in het bijzonder in plaatsen van eenige beteekenis, welke door hare ligging aan spoor- en vaarwegen in aanmerking komen om aldaar verschillende eind (afvoer) stations (havens) — dan wel etappen-magazijnen — te vestigen en dus als het ware knooppunten van den aan- en afvoer worden (dit zijn dus de oude etappenplaatsen).

Het zal voorts duidelijk zijn, dat de D. E. V. zal moeten beschikken over een zeker minimum aan *etappen-troepen* voor het bewaken en beschermen van land- en waterwegen welke voor den E. V. van belang zijn, in het bijzonder van de daarin gelegen kunstwerken; voor den dienst op de afvst. voor krijgsgevangenen; voor het vormen van een gewapend geleide voor transporten, enz. Eerstgenoemde taak zal in het achterland in sommige gevallen kunnen worden opgedragen aan aldaar aanwezige andere troepen (b.v. depottroepen).

Tijdens de mobilisatie was o.m. de vorming (bij de z.g. 2e mobilisatie) van 48 etappenbataljons uit de depots voorbereid. Of het inderdaad de bedoeling was, deze alle voor etappentroepen te bestemmen, is mij niet bekend. Mij lijkt het eenigszins „des Guten zu viel", maar het is wel een hemelsbreed verschil met wat het contingent van de Dienstplichtwet 1922 toeliet, voor etappentroepen te bestemmen. De term „pro memorie" moest grootendeels hierin voorzien.

Het is te hopen, dat het vergroote contingent zal toelaten, bij mobilisatie weder voldoende etappentroepen te vormen, zoodat voor dezen dienst niet noodgedwongen onderdeelen moeten worden bestemd, welke bij het V.Lr. of elders noode kunnen worden gemist.

Dat bij de etappentroepen — en bij de hierna te noemen vaartuigendepots — het personeel van de Kon. Marine, dat voor de bemanning van de vloot kan worden gemist (dus de oudere lichteningen van het dpl. marinepersoneel) een nuttige taak kan vinden (en thans reeds is toebedeeld), zal U in verband met den omvang van het etappenvervoer te water duidelijk zijn.

Voor het instandhouden van het spoorwegnet, alsmede voor het exploiteeren van spoorlijnen, c.q. smalspoorbanen, moet over *spoorwegtroepen* — ten onzent gevormd uit personeel van het Reg. Genietroepen, alsmede uit dienstplichtig spoorwegpersoneel van andere wapens — worden beschikt. Over de *wegentropen* sprak ik reeds.

Voor het etappenvervoer te water wordt in hoofdzaak gebruik gemaakt van personeel van het V.L.Vd., waaruit bij mobilisatie in enkele groote centra van scheepvaart-*vaartuigendepots* en in de kleine *scheepvaartagentschappen* worden gevestigd.

De vaartuigendepots hebben tot taak het beschikbaarstellen van vaartuigen — al of niet met militaire bemanning — ten behoeve van den etappendienst en bovendien van verschillende onderdeelen van de Kon. Landmacht en van de Kon. Marine, alsmede het verrichten van vervoeren

te water. De mil. scheepvaartagenschappen doen hetzelfde op kleinere schaal.

Voor het etappenvervoer per auto kan worden beschikt over *etappenautoformaties* en voorts in het achterland over personeel en materieel van het *Depot Motordienst*. Voor het vervoer in het achterland kan uiteraard ook zeer goed gebruik worden gemaakt van de diensten van groote vervoermaatschappijen, zoowel voor het vervoer van personeel (autobussen) als van materieel (vrachtauto's).

Deze korte schets van de organisatie en taak van den E.V. moge U een denkbeeld geven van den omvang van dit bedrijf. Ruw geschat omvat het aan militair personeel thans reeds dadelijk \pm 400 officieren en 10.000 onder-officieren, korporaals en manschappen; dit is dus de aanvangssterkte, welke ongetwijfeld spoedig uitbreiding zal behoeven, wanneer ons land in oorlog is geraakt. Een dergelijk omvangrijk bedrijf kan alleen vlot werken, wanneer *decentralisatie* wordt toegepast en dus aan de hoofden van sectiën en afdelingen een groote mate van zelfstandigheid wordt toegekend. Een vlugge werkwijze wordt ook bevorderd door de aanvragen van de groote eenheden zooveel mogelijk rechtstreeks aan genoemde hoofden te doen zenden. Voor de *zeer omvangrijke* aanvragen — dit zijn in 't algemeen die voor munitie en voor materialen voor stellingbouw — zal het intusschen noodig zijn, dat zij eerst den C.V. passeeren, teneinde deze autoriteit in staat te stellen, zijn oordeel over de mate van urgentie der aanvragen uit te spreken. Eveneens is het noodig, dat de D.E.V. in de afdoening van deze belangrijke aanvragen wordt gekend, niet alleen opdat hij in voorkomend geval de beslissing van den O.L.Z. kan invoeren, of aan de aanvraag in verband met de nog beschikbare voorraden moet worden voldaan, maar ook omdat dan de keuze van de te bezigen vervoermiddelen veel gewicht in de schaal legt.

In het V.E.V. 1931 werd reeds bepaald, dat de hoofden van sectiën en afdelingen bij de uitvoering van hun taak handelen namens den D.E.V. en volgens een door hem

reeds in vreedstijd vastgestelde *instructie*. Door het samenstellen van deze instructies, waarin als het ware de werkwijze van den E.V. in zijn vollen omvang is vastgelegd en welke tevens een waarborg moeten geven voor het snel en met zoo min mogelijk wrijving in werking treden van dezen dienst, is de geheele vredesvoorbereiding meer levend geworden, o.m. doordat daarbij uitvoerig overleg moest worden gepleegd met de aanschaffende en beheerende autoriteiten, betreffende de benodigde voorraden en omtrent de plaatsen en tijdstippen van beschikbaarstelling dier voorraden. Met de resultaten van dit overleg is voorts ook rekening gehouden bij het samenstellen van de ontwerp-oorlogsinstructiën voor die autoriteiten.

Ik mag hierbij niet onvermeld laten, dat sinds een 5 tal jaren bij de E.D. geregeld *oefeningen* binnenskamers worden gehouden, waaraan de hoofden van sectiën, afdeelingen enz. met eenige der hun bij mobilisatie toegevoegde officieren deelnemen en waarbij aan de hand van een bepaald oorlogsgeval de dienst bij de E.D. en hare organen wordt behandeld, de samenwerking wordt beoefend en de instructies worden getoetst aan hare doelmatigheid.

Het is daarbij een groot voordeel, dat het meerendeel der bij den E.V. ingedeelde officieren — nagenoeg allen reserve-officieren — geruimen tijd in zijn functie gehandhaafd kan blijven en dus daarin geheel is gespecialiseerd. Het instituut van reserve-officieren voor speciale diensten en sinds kort dat van reserve-officieren voor algemeenen dienst is daarbij mede van veel nut gebleken.

Voorts worden regelmatig cursussen en praktische oefeningen gehouden voor de officieren, die zijn aangewezen voor de functies van C.-det.eindst., Ch.afvst. g.z., voor officieren van de wegentroepen, spoorwegtroepen enz., zoodat ook in dit opzicht het mogelijke wordt verricht.

Tot dusverre heb ik nog zeer weinig gesproken over den *verkeersdienst*; wel heb ik in den aanvang van mijn voordracht de opmerking gemaakt, dat de D.E.V. feitelijk alleen te maken heeft met de regeling van het verkeer op de

spoorwegen. Tot voor kort was dit anders. V.E.V. 1931 bevatte nog de bepaling, dat de D.E.V. belast is met de regeling van het militair verkeer *in het achterland* in zijn vollen omvang en dat dit ook het burgerverkeer zou betreffen, zoodra het achterland „in staat van beleg” zou zijn verklaard. Voor zoover deze regeling verband mocht houden met de uitoefening van het militair gezag, zou de D.E.V. ten deze optreden namens den O.L.Z. Deze laatste bepaling was min of meer een juridische ketterij; delegatie van militair gezag toch is niet mogelijk. Maar juist omdat de D.E.V. geen militair gezag uitoefent, is het ook niet gewenscht, hem met de regeling van het verkeer te land en te water te belasten. Volgens het V.E.V. 1937 berust daarom deze regeling — ook in het achterland — bij de autoriteiten, die dit gezag uitoefenen, aangezien zij alleen, ook voor het burgerverkeer bindende, verordeningen kunnen vaststellen. Bedoelde autoriteiten moeten echter zoo-veel mogelijk rekening houden met de wenschen van den D.E.V. betreffende de ten behoeve van den E.V. te verrichten vervoeren.

De regeling van het verkeer binnen de Vg.H. berust dus thans bij den C.-Vg.H., alsmede bij de Front- en Groepscommandanten. Ook bij verkeersregelingen streve men naar *eenvoud* en naar *decentralisatie*; het V.Veld.D.II geeft in hoofdstuk XII, H. eenige zeer juiste algemeene aanwijzingen voor de organisatie van het verkeer, waarin dit streven tot uitdrukking komt.

In de staven der groote eenheden behoort de *verkeersregeling* tot de taak van Sectie VI of van het 2e bureau van Sectie I — zulks in nauwe samenwerking met het bureau „Operatiën”. Aan andere organen, of aan een soort super-orgaan in den vorm van een Directeur van den Verkeersdienst, bestaat m.i. bij de groote eenheden geen behoefte; ik acht het juist een gelukkige oplossing dat de regeling van „aan- en afvoer” en „verkeer” bij de groote eenheden in één hand is gelegd.

Wel zal zich bij de organisatie van het verkeer de behoefte doen gevoelen aan *verkeerstroepen* als *uitvoerende*

organen. Personeel van de Kon. Marechaussée en van het Korps Politietroepen moet hiervan de kern vormen; daarnaast moet echter beschikt kunnen worden over sterke formaties motorrijders, o.m. om bij groote troepenvervoeren per auto het verkeer op groote trajecten te kunnen regelen. In dit opzicht blijft er in onze organisatie dus nog wel iets te wenschen over!

Mijnheer de Voorzitter, ik wil thans nog eenige korte beschouwingen wijden aan het *Voorschrift Aan- en Afvoer 1931*¹⁾, voor zoover dit mede betrekking heeft op den etappendienst. Dit geldt natuurlijk in de eerste plaats de aanrakingspunten tusschen dezen dienst en dien van aan- en afvoer, dus de eind- en afvoerstations²⁾. Reeds eerder mocht ik er op wijzen, dat geleidelijk meer naar verspreiding van deze stations werd gestreefd en dat behalve de aanvoer van lm. ook de aanvoer van artilleriematerieel (munitie) en geniematerieel in beschouwing werd genomen.

Het V.A.A. vermeldt terzake, dat er naar gestreefd moet worden, elke D.G. (Lt.B.) afzonderlijk te doen beschikken over:

- één *eindstation* voor levensmiddelen en intendancegoederen,
- één *eindstation* voor munitie en ander artilleriematerieel,
- één *eindstation* voor geniematerieel,
- één *eindstation* voor bedrijfsstoffen voor motormaterieel en
- één *afvoerstation* voor materieel.

Voorts zijn nog afzonderlijke *afvoerstations* (-havens) noodig voor g. en z. en voor paarden (eerstgenoemde afvst. mogen in beginsel niet samenvallen met andere eind- of afvoerstations) en in voorkomend geval voor krijgsgevangenen of voor burgerbevolking. Het vorenstaande is een ideale toestand, welke wel nimmer bereikt zal kunnen worden; het V.A.A. geeft dan ook aan, dat het uit spoortech-

¹⁾ Ook dit voorschrift is uitverkocht en zal binnenkort door een gewijzigden herdruk worden vervangen.

²⁾ Met eind(afvoer)stations worden hier tevens bedoeld eind(afvoer)havens, wanneer het etappenvervoer met vaartuigen en eind(afvoer)punten, wanneer dit vervoer per auto geschiedt.

nische (en scheepvaarttechnische) overwegingen dikwijls noodzakelijk zal zijn, enkele der genoemde stations te doen samenvallen of voor meer dan één groote eenheid te bestemmen.

Trouwens al deze stations of havens zijn niet altijd noodig; een D.G. in reserve heeft in 't algemeen geen behoefte aan (veel) munitie en geniematerieel; aanvoer van bedrijfsstoffen voor motormaterieel is eerst noodig, wanneer de plaatselijke voorraden zijn uitgeput. Voorts kan op uitgebreide stationsemplacementen op verschillende plaatsen worden gelost of geladen, terwijl de aan scheepvaartwegen gelegen steden in den regel over verschillende havens en loskaden beschikken.

Het ligt in de bedoeling de afzonderlijke *afvoerstations* voor *materieel* te doen vervallen en de eindstations als regel tevens te bestemmen voor afvst. voor dezelfde soorten goederen, welke aldaar worden aangevoerd. Deze regeling, welke feitelijk reeds gold voor intendancegoederen en pakmiddelen, heeft het voordeel, dat alsdan op de afvoerstations deskundig personeel voor het sorteeren van het afgevoerde materieel aanwezig is en dat dit materieel met de ledige treinen kan worden teruggezonden. Ik wil er hierbij nog op wijzen, dat voor oorlogstijd de zinspreuk van den voddenkoopman „alles is geld waard” ook van toepassing is voor al het defecte of onbruikbare materieel en dus verzameling en afvoer van dit materieel van veel belang is.

Overigens wil ik nog wijzen op de wenscheelijkheid, om bij het aanwijzen van de het eerst noodige stations — dit zijn de eindst.lm. en de afvst.g.z., waaraan reeds vóór den aanvang van de operatiën behoefte bestaat — hiervoor niet steeds de beste te kiezen en dus voorloopig de beschikking te houden over eenige grootere havens of stations ten behoeve van den later te verwachten aanvoer van munitie of geniematerieel.

De indeeling van vrij sterke *autotreinen* bij het *V.Lr.* heeft het mogelijk gemaakt, de eind- en afvoerstations op veel grooteren afstand van het front te vestigen dan voor-

dien mogelijk was. Bij het V.A.A. 1931 werd reeds rekening gehouden met de gedeeltelijke *decentralisatie* dier autotreinen, welke in dat jaar tot stand kwam; door de indeeling van een autobataljon bij iedere D.G. is de regeling van den aan- en afvoer bij het V.Lr. in belangrijke mate vereenvoudigd.

De aanwijzing van de eind- en afvoerstations geschiedt thans — zooals ik reeds tevoren vermeldde — door den D.E.V., rekening houdende met de wenschen van den C.V. De aanwijzing dezer stations, die feitelijk *het geraamte vormen van den aan- en afvoer*, vormt dus ook het hoofdbestanddeel van de gegevens betreffende den E.V., welke de D.E.V. ingevolge het gestelde in punt 21 van het V.E.V. aan den C.V. moet verstrekken en welke naar omstandigheden dagelijks dan wel met grootere tusschenpoozen worden uitgegeven. In deze gegevens moet ook worden vermeld, op welke tijdstippen de eindstations voor aanvulling open zijn, het tijdstip van vertrek der ledige treinen, de vertrekuren van de gewondentreinen enz. Indien voldoende tijd beschikbaar is, kan over de keuze der stations tevoren overleg met den C.V. worden gepleegd; in spoedgevallen is dit niet altijd mogelijk en moet de knoop worden doorgehakt. Blijkt dan later wijziging gewenscht, dan levert dit meestal geen groote bezwaren op.

Het spreekt vanzelf, dat de wijziging van dit samenstel van contactpunten — in verband met een ingrijpende wijziging in den algemeenen toestand bij het V.Lr. — een van de hoofdpunten van het programma der E.D.-oefeningen vormt.

Ten aanzien van den in bewerking zijnden herdruk van het V.A.A. kan ik nog mededeelen, dat het de beginselen van zijn voorganger onaangetast laat. Wel zijn eenige aanvullingen noodig gebleken, o.m. ten aanzien van den aan- en afvoer van eenige soorten materieel, welke in V.A.A. 1931 niet of slechts zeer globaal zijn behandeld (zooals pioniermaterieel, drinkwater, artilleriematerieel, motormaterieel, bedrijfsstoffen, luchtvaartmaterieel enz.). Ook

aan den afvoer van materieel, is meer aandacht gewijd, terwijl in een afzonderlijk hoofdstuk de aanvulling van personeel en paarden wordt geregeld. De wijze, waarop de aanvragen moeten worden ingediend, is nauwkeuriger omschreven; daarbij is — waar mogelijk — naar decentralisatie (d.w.z. aanvragen door D.G.C. rechtstreeks aan het hoofd van een sectie of afdeling der E.D.) gestreefd.

Ik wil hierbij nog wijzen op het groote belang van doelmatige — d.w.z. zoo eenvoudig mogelijke — voorschriften betreffende beheer en aanvulling van materieel *in oorlogstijd*. Dergelijke voorschriften bestaan reeds voor wat betreft het artilleriematerieel (B.M.L. II) en voor motormaterieel en bedrijfsstoffen (O.B.Mot.M.); het lijkt mij noodzakelijk, dat ook voor enkele andere soorten materieel dergelijke voorschriften worden samengesteld, aangezien zij zoowel voor de hoofden van de Sectiën van de St.K. der groote eenheden als voor de troepencommandanten onmisbaar zijn.

Mijnheer de Voorzitter, een verhandeling over de werkwijze van den E.V. zou wel zeer onvolledig zijn, als daarin niet enkele beschouwingen werden gewijd aan de keuze der te bezigen vervoermiddelen. Zooals ik in mijn 5e stelling heb neergeschreven, zal de E.V. bij de uitvoering van haar taak behoefte hebben aan *alle* bestaande vervoermiddelen.

Voor massavervoeren leent zich in de eerste plaats vervoer per spoor trein of vaartuig; het vervoer per auto zal bij den etappendienst een belangrijke aanvullende of vervangende taak vervullen, in het bijzonder bij stremming in het verkeer over de spoorwegen of te water.

Bij den aan- en afvoer in het operatiegebied treedt het autovervoer op den voorgrond.

In een korte voordracht, die ik de eer mocht hebben op den 2en Wegverkeersdag van de K.N.A.C. te houden over de beteekenis van het *wegennet* voor de landsverdediging, heb ik er reeds op gewezen, dat uit die voordracht niet mocht worden afgeleid, dat ik die beteekenis hooger

zou aanslaan dan die, welke ons *spoorwegnet* of het net van *vaarwegen* voor de defensie oplevert. Een studie van het gebruik der voornaamste vervoermiddelen — auto, trein en schip — ten behoeve van onze landsverdediging leert, dat zij alle een even onmisbare taak vervullen, dat zij elkaar aanvullen of elkaar soms tijdelijk zullen moeten vervangen, doch dat de verdediging van bepaalde landstreken ernstige bezwaren ondervindt, wanneer òf het wegennet, òf het spoorwegnet niet aan bepaalde eischen voldoen of bruikbare vaarwegen ontbreken.

Voor *militaire* doeleinden bestaat dus geen tegenstelling trein-auto-schip en ik acht het te betreuren, dat men van sommige zijden — en ik heb hier in het bijzonder het oog op publicaties van de verdedigers van het wegverkeer — die tegenstelling tracht te scheppen en o.m. de meening wil doen post vatten, dat het belang en de beteekenis van spoorwegen voor de landsverdediging zoodanig zou zijn verminderd, dat men ze eigenlijk wel zou kunnen afschaffen.

Het is natuurlijk het volste recht van het wegverkeer zijn belangen te verdedigen en op verlaging van de op dit verkeer drukkende lasten aan te dringen — ook de defensie heeft hier belang bij — maar men trachte dit doel niet te bereiken door zonder kennis van zaken de militaire waarde van spoorwegen te becritiseeren.

Het spreekt vanzelf, dat de kwetsbaarheid van het spoorwegnet in verband met den luchtoorlog in belangrijke mate is vergroot, doch dit geldt in niet mindere mate voor het wegennet en eveneens — maar gelukkig minder — voor het vervoer te water. Juist daarom moet een wisselwerking tusschen deze vervoermiddelen mogelijk zijn; bij de voorbereiding van den etappendienst wordt hiermede dan ook ten volle rekening gehouden.

De voorgenomen coördinatie van het verkeer behoeft op zich zelf geen nadeel voor de landsverdediging te zijn, mits de voor de landsverdediging onmisbare spoorweglijnen worden gehandhaafd.

De vermindering van het aantal binnenvaartschepen en

vrachtauto's, welke door sommigen van deze coördinatie wordt gevreesd, behoeft mits niet te ver gaande ook niet persé een nadeel te zijn, wanneer tenminste daardoor de kwaliteit van het in bedrijf blijvende materieel verbetert en wanneer dit gepaard gaat met concentratie der vervoerbedrijven. Immers alleen goed geoutilleerde groote vervoerbedrijven — en dit is juist het groote voordeel van de spoorwegen — zijn in staat om in korten tijd een massa-vervoer voor te bereiden en uit te voeren.

Mijnheer de Voorzitter, ik ben thans gekomen aan het eind van mijn voordracht. Ik heb getracht, U in een kort bestek een denkbeeld te geven van de ontwikkeling van den E.V. dienst hier te lande en van zijn tegenwoordige organisatie en werkwijze; ik hoop een inzicht te hebben gegeven in de groote beteekenis van dezen dienst en daarvoor de belangstelling en waardeering te hebben gewekt, welke in het bijzonder onmisbaar zullen zijn, wanneer deze dienst in de ure des gevaars zijn moeilijke taak ten bate van de strijdmacht zal moeten vervullen. Moge het dien dienst dan gegeven zijn, zich het in hem gestelde vertrouwen waardig te toonen. Ik heb gezegd.

De Voorzitter.

Ik dank den Kolonel Carstens voorloopig voor zijn boeiende voordracht een verzoek den Heeren, die in debat willen treden of vragen willen stellen, zich daartoe op te geven.

Generaal-Majoor P. W. Best vraagt in hoeverre de electricatie der spoorwegen van belang is voor het gebruik dier spoorwegen voor militaire doeleinden.

Kolonel Carstens.

Als antwoord op de vraag van den Generaal-Majoor Best merk ik op, dat de electricatie der spoorwegen in het algemeen de kwetsbaarheid van het net vergroot en dus uit dien hoofde voor de defensie zeker niet als een voordeel is te beschouwen.

Men kan hieraan ten deele tegemoet komen, door de verschillende centrales, welke de stroom zullen leveren, reeds in vreedstijd te koppelen. Ook breng ik in herinnering, dat op geëlectriceerde lijnen toch steeds nog stoomvermogen kan worden toegepast.

Een voordeel is, dat door de electricatie de snelheid van vervoer belangrijk zal kunnen vermeerderen.

Wellicht zal men daarom in de toekomst het tegenwoordige systeem, waarbij een troep steeds met bijbehorende paarden en voertuigen wordt vervoerd, moeten verlaten en het personeel met (snelle) elektrische treinen en de voertuigen en paarden met (langzame) stoomtreinen moeten vervoeren. Dit gescheiden vervoer heeft natuurlijk nadeelen, maar wordt thans ook reeds gedeeltelijk toegepast, doordat men de gemotoriseerde korpstreinen niet per spoor vervoert, doch zich langs den weg doet verplaatsen.

De Voorzitter. Ik dank den Kolonel Carstens zeer voor zijn belangrijke en goed gedocumenteerde voordracht. Het wordingsproces van den Etappen- en Verkeersdienst roept vooral bij de ouderen de vele moeilijkheden voor den geest terug, welke voor een goede organisatie van dien dienst moesten overwonnen worden en met name die, welke invloed oefenden op het aanpassen van dien dienst aan onze Nederlandsche toestanden. En dat was toch dringend noodig, wil men een waarborg hebben, dat die dienst goed zal werken. Een woord van hulde aan de achtereenvolgende D.E.V. mag hier dan ook niet ontbreken.

Ik dank den Generaal Best voor zijn aandeel in de gedachtenwisseling en U allen voor Uw aanwezigheid.

Ik sluit thans de laatste bijeenkomst van dit werkjaar.

STELLINGEN.

1. De organisatie en werkwijze van den E.V. in Nederland moet rekening houden met de verhoudingen, waarin onze strijdmacht zal optreden en kan dus niet van buitenlandsche legers worden gecopiëerd.

In verband hiermede kan die organisatie eenvoudiger zijn dan die van (grooten) buitenlandsche legers.

2. De voornaamste taak van den E.V. is de regeling van den aan- en afvoer tusschen depôts, magazijnen en opslagplaatsen in het binnenland eenerzijds en de in het operatiegebied van de (een) strijdmacht gelegen eind- en afvoerstations anderzijds.

De regeling van den aan- en afvoer en van het verkeer in dat operatiegebied berust bij den betrokken algemeen bevelhebber (C.V. of andere rechtstreeks onder den O.L.Z. ressorteerende commandant).

3. Hoofdzak voor den E.V. is dus vervoeren of doen vervoeren. Deze dienst moet zoo min mogelijk belast worden met de aanschaffing of met het beheer van voorraden; dit blijve in beginsel de taak van de aanschaffende en beheerende autoriteiten.

4. Een snelle en doelmatige werkwijze van den E.V. wordt bevorderd door:

a. een zorgvuldige voorbereiding in vredetijd, niet alleen voor wat betreft de regeling van dien dienst zelf, maar ook — door de zorg van de aanschaffende en beheerende autoriteiten — ten aanzien van het beschikbaarstellen der aanwezige of aan te schaffen voorraden;

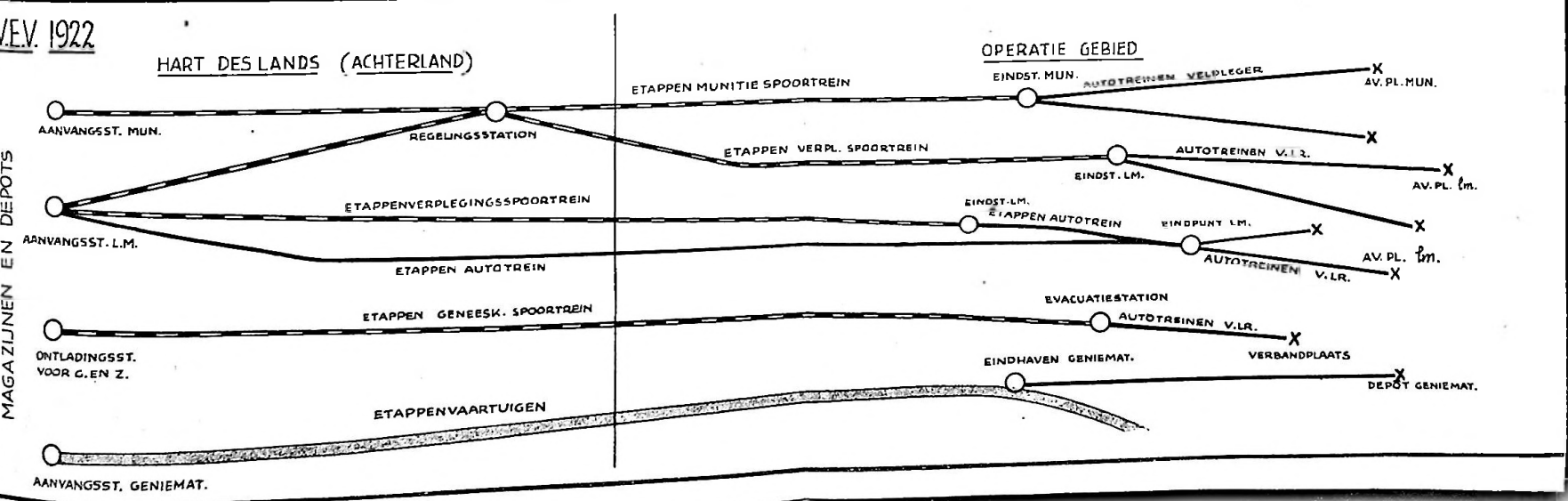
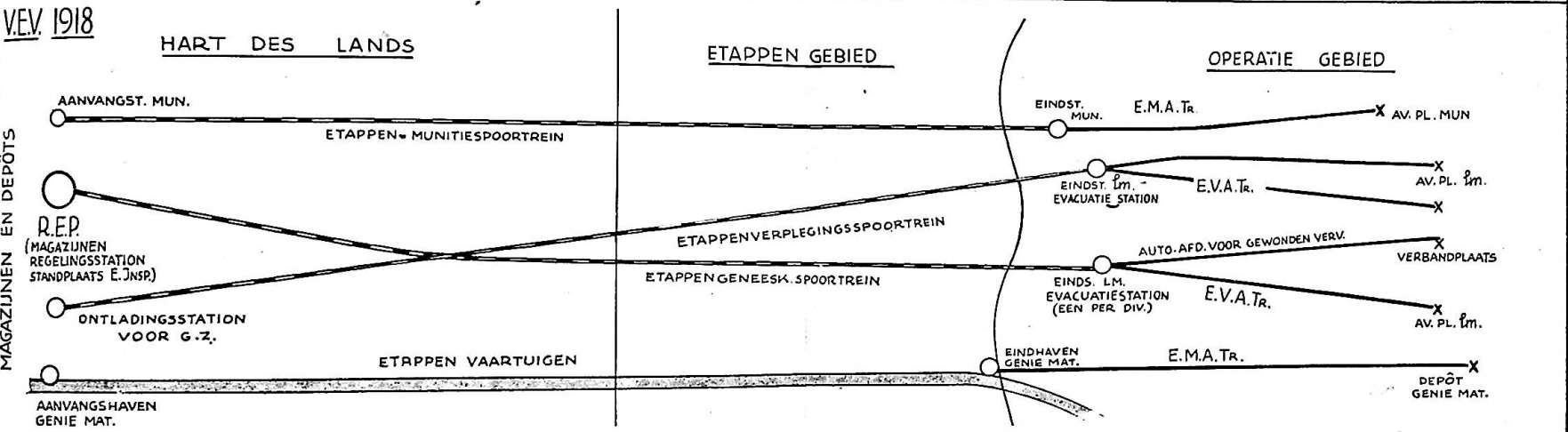
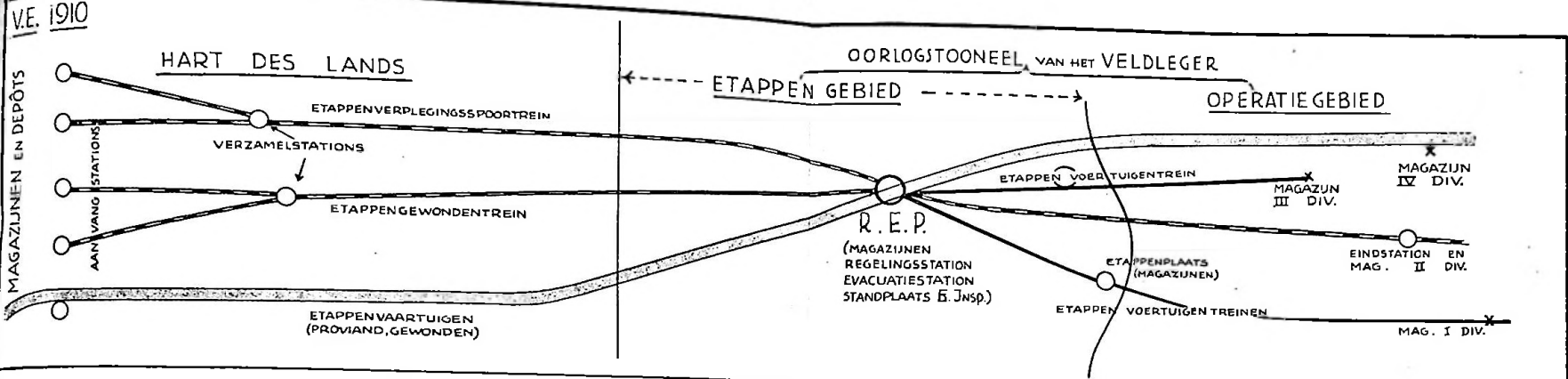
b. decentralisatie bij de uitvoering van den dienst door het verleen van een grooten zelfstandigheid aan de hoofden van sectiën en afdelingen, gepaard gaande met het — waar mogelijk — toepassen van decentralisatie bij het indienen van aanvragen door de grooten eenheden (de aanwijzing van eind- en afvoerstations moet echter centraal geregeld worden);

c. doelmatige — d.w.z. zoo eenvoudig mogelijke — voorschriften betreffende beheer en aanvulling van materieel in oorlogstijd.

5. De etappendienst zal bij de uitvoering van zijn taak behoefte hebben aan alle bestaande vervoermiddelen. Voor massavervoeren leent zich in de eerste plaats vervoer per spoortrein of vaartuig; het vervoer per auto zal een belangrijke aanvullende of vervangende taak vervullen, in het bijzonder bij stremming in het verkeer over de spoorwegen of te water.

Voor militaire doeleinden bestaat geen tegenstelling: trein-auto-schip; zij zijn alle even onmisbaar en vullen elkaar aan.

SCHEMA VAN DE ONTWIKKELING VAN DEN ETAPPEN- EN VERKEERSDIENST.



Bijlage II

INDEELING VAN DEN ETAPPEN- EN VERKEERSDIENST

SECTIËN VAN DE ETAPPEN-DIRECTIE	LUCHT-VAART-DIENST	WEGEN	BRUGGEN EN VEREN	VELD-POST-DIENST	VER-BINDINGS-DIENST	VAAR-TUIGEN-DIENST	MOTOR-DIENST	SPOOR-WEG-DIENST	ALG. ZAKEN
Organen van den E.V. waarmede de Sectiehoofden be-moeienis hebben	p. m.	Wegen-troepen Det. eindstation materialen voor wegen	Varende ponton-trein Schip-bruggen-trein Veer-dienst	Hoofd-expeditie-kantoor	Ver-bindings-afdeeling	Vaartui-gendepots Scheep-vaart-agent-schappen	Etappen autoformaties Depot Motordienst Et. herstel-werkplaatsen Det. eindstat. bedrijfsstoffen Det. afvoerst. motor-materieel	Spoor-weg-troepen	Etappen commando's Etappen-troepen Det. afvoer-station krijgs-gevangenen
AFDEELINGEN VAN DE E.D.	GENIE	ARTILLERIE	VETER. DIENST	GEN. DIENST	INTENDANCE				
De Afdelingen bestaan uit een staf en nevenstaande onderdeelen	Det. eindstation geniematerieel	Comp. munitiewerkers (Det. eindstation munitie en art. mat.) (Det. voor dienst in magazijnen en voor geleide) Detachment motordienst	Det. afvoerst. paarden Det. voor geleide	Det. afvoerst. z.g. Det. voor evacuatie-plaatsen Det. voor overnemen van geneesk. inricht. Det. voor ontluizings-inrichtingen Roode Kruis compagnieën	Etappenbakkerijen Etappenslachterijen Etappenmagazijnen voor levensm. Etappenkleeding-magazijn Det. eindstation lm. en intendancegoederen				