

**KONINKLIJKE  
VERENIGING  
TER BEOEFENING  
VAN DE  
KRIJGSWETENSCHAP**

OPGERICHT 6 MEI 1865

**Ereleden**

Z.K.H. de Prins der Nederlanden  
Z.E. Luitenant-Generaal b.d.  
M. R. H. Calmeyer  
Z.E. Luitenant-Generaal b.d.  
D. A. van Hilten  
Generaal-Majoor b.d. J. J. de Wolf  
Generaal-Majoor b.d.  
E. R. d'Engelbronner

**Bestuur**

C. Knulst, MWO 4, Generaal-Majoor b.d., voorzitter  
J. M. J. Kort, Commodore KLu  
C. E. baron van Asbeck  
F. H. Heckman, Schout bij Nacht  
W. Walthuis, Brigade-Generaal der Infanterie, Redacteur, p.a. Hogere Krijgsschool, Frederikkazerne, van Alkemadeaan 774, 's-Gravenhage  
M. J. Wolters, Luitenant-Kolonel der Mariniers  
A. J. E. Poulissen, Luitenant-Kolonel Klu  
Mr. J. H. P. V. Haitsma Mulier, Res. Kolonel tit. der Artillerie b.d. 1e secretaris  
C. 't Hart, Luitenant-Kolonel MA b.d., 2e secretaris-penningmeester, Nassaulaan 6, Zoetermeer, giro-rekening 7 88 28

# MARS IN CATHEDRA

15 JAN  
1975

24

## IN DIT NUMMER

- Mededelingen van het bestuur  
Bijeenkomst te Den Haag, don-  
derdag 14 november 1974 1098
- De professionalisering van het  
militaire leiderschap, voordracht  
door dr. G. Teitler 1099
- Discussie 1112
- Verslag over de financiële si-  
tuatie van de Kon. Vereniging -  
Balans per 1 oktober 1974 -  
Begroting voor het verenigings-  
jaar 1974-1975 1115
- Wagon wheels - A review of  
the British Royal Corps of  
Transport, by Norman L. Dodd,  
Colonel UK Army, retired 1116

©

# MEDEDELINGEN VAN HET BESTUUR

## *Bijeenkomst te Den Haag*

*donderdag 14 november 1974*

De voorzitter opent de bijeenkomst met een woord van welkom waarin hij zijn nog te verkiezen opvolger helaas moet excuseren voor diens onverwachte afwezigheid. Hij geeft vervolgens het woord aan de eerste secretaris voor zijn verslag, conform artikel 10 van de statuten, over het verenigingsjaar 1973-1974.

In de ledenbijeenkomst van 20 november 1973 te Den Haag werden tot nieuwe bestuursleden gekozen Ikol Klu P. Smit en maj marns M. J. Wolters.

In de ledenbijeenkomst van 26 februari 1974 te Den Haag werd gekozen cdre Klu J. M. J. Kort. Een en ander geschiedde ter voorziening in de vacatures, respectievelijk ontstaan door het aftreden van genm marns A. C. Lamers (na een 13-jarig bestuurslidmaatschap), kol Klu R. A. Hengsdijk en genm Klu G. J. H. Vullers, ondervoorzitter.

In de bestuursvergadering van 20 mei 1974 werd cdre Kort benoemd tot ondervoorzitter.

In het verenigingsjaar werden de volgende voordrachten gehouden. Te Den Haag op 26 februari 1974: „Der polnische Kraftaufwand im Kampf an den Fronten des Zweiten Weltkrieges und der Beitrag Polens zum Sieg über Hitler-Deutschland“, door Oberst Dr. E. Kozlowski, stellvertredender Leiter des Instituts für Militärgeschichte im Verteidigungsministerium in Warschau. Te Breda vond een herhaling plaats op 28 februari. Ten slotte te Den Haag op 21 juni 1974: „De Oktoberoorlog in het Midden-Oosten“ door Ikol inf G. J. van Poelje en maj cav J. L. M.

Grootjans, met medewerking van enkele Britse officieren van BAOR.

Met ingang van 1 mei 1974 werd door de Koninklijke Vereniging benoemd tot bijzonder hoogleraar in het Militaire Recht jhr. Th. W. van den Bosch.

Nadat de vergadering dit verslag heeft goedgekeurd wordt het financiële verslag bij afwezigheid van de aftredende penningmeester uitgebracht door diens opvolger, Ikol ma b.d. C. 't Hart.

Mijnheer de voorzitter,  
Voor aanvang van deze vergadering werden u de volgende overzichten uitgereikt:

- financieel verslag over het afgelopen verenigingsjaar;
- een balans per 1 oktober 1974;
- een ontwerp-begroting voor het thans ingegane verenigingsjaar 1974/1975.

Ten aanzien van het verslag over het achter ons liggende verenigingsjaar valt op te merken dat aan de ontvangstenzijde de realiteit zich heeft ontwikkeld conform de verwachtingen zoals deze vorig jaar in de begroting werden vastgelegd.

Aan de uitgavenzijde is de werkelijkheid achtergebleven bij de raming, waardoor de financiële positie van de vereniging gunstiger is dan een jaar geleden kon worden vermoed. Enkele factoren die hiertoe hebben bijgedragen zijn:

- a. het feit dat door omstandigheden één voordracht minder werd gehouden dan was voorzien;
  - b. mede weer als gevolg hiervan Mars in Cathedra éénmaal minder is verschenen;
  - c. enkele inleiders hebben afgezien van honorarium voor de gehouden voordracht;
  - d. de omstandigheid dat de uitgetrokken geldbedragen voor prijsvraagwinnaars niet behoeften te worden uitbetaald;
  - e. het feit ten slotte, dat door een zuinig uitgavenbeleid de post „onkosten“ sterk beperkt kon blijven.
- Deze factoren maken het mogelijk dat — zoals uit de ontwerp-begroting voor het nieuwe jaar blijkt — een bedrag van f 12.500 kan worden uitgetrokken voor de lustrumviering van

de vereniging, zonder dat het normale jaarlijkse activiteitenplan moet worden aangetast.

Ik moge u voorstellen akkoord te willen gaan met deze ontwerp-begroting.

In aansluiting op dit verslag doet de voorzitter mededeling van de bevindingen van de kascommissie — bestaande uit kol Klu Janssen, Ikol marns Gooren en maj ma Steffers — wier onderzoek uitmondt in het voorstel de penningmeester décharge en acquit te verlenen voor zijn goede financiële beheer; de vergadering stemt daarmee in.

Geen tegenkandidaten gesteld zijnde, worden vervolgens de door het bestuur voorgestelde kandidaat-bestuursleden bij acclamatie gekozen in de vacatures, ontstaan door het aftreden van de heren Smit, Albarda en Elfrink, aan wie de voorzitter de grote dank van de vereniging overbrengt.

Hij wenst zijn opvolger, genm inf b.d. C. Knulst, toe dat deze erin mag slagen de vereniging nieuw leven in te blazen en een wijziging ten goede te brengen in de thans steeds ongunstiger wordende verhouding tussen het aantal der actief dienende en dat der gepensioneerde officierenleden, nog verergerd doordat de eerstbedoelde groep ook al niet uitblinkt als trouwe bezoekers der lezingen. In dat verband memoreert hij dat het tijdstip van deze bijeenkomst bewust is gesteld tijdens de diensturen — met instemming van de chefs van staven — en dat het bestuur de grotere opkomst met voldoening heeft gezien hoewel nog een aanzienlijke verbetering gewenst blijft.

Omdat de nieuwe voorzitter niet aanwezig is, en de ondervoorzitter de bijeenkomst niet tot het einde zal kunnen bijwonen, draagt de aftredende voorzitter de voorzittershamer over aan bgen Walthuis. Deze brengt de dank van de Vereniging over aan de scheidende lgen Van Veen die het voorzitterschap sinds 18 mei 1972 op loffelijke wijze heeft vervuld.

Daarna sluit hij het huishoudelijke gedeelte van de bijeenkomst af en verleent het woord aan de inleider, dr. G. Teitler, voor diens voordracht.

# De professionalisering van het militaire leiderschap

dr. G. Teitler

De sociologie is, volgens een van haar beroemdste vertegenwoordigers, Max Weber, een wetenschap die door het ontwikkelen van begrippen en classificaties de geschiedwetenschap kan helpen bij het verklaren van historische processen. Eén zo'n proces is onderwerp van deze voordracht, nl. de professionalisering van het militaire leiderschap, zoals dat in Europa zijn beslag heeft gekregen. Doel is dus niet slechts aan te geven hoe deze ontwikkeling nu precies is verlopen, maar antwoord te geven op de vraag waar en wanneer, en waarom juist daar en toen, deze professionalisering gestalte kreeg.

Welke zijn de kenmerken van een professie, waarin onderscheidt een professioneel militair zich van een niet-professionele? Als *eerste kenmerk van de militaire professie* noem ik de eis, dat de militair dient te beschikken over technische vaardigheden. Deze vaktechnische competentie moet hem echter niet slechts in staat stellen simpelweg een opdracht uit te voeren, maar het hem boven-

dien beter en anders laten doen dan niet-professionele militairen en burgers. Kortom, met behulp van zijn vaktechnische competentie moet de professionele militair een monopolie op het terrein van de gewelddoefening kunnen verwerven en afstand kunnen nemen van „amateurs”. Van belang is voor dit monopolie verder de veronderstelling, dat de leden van de professie — wanneer men ervaring, anciënniteit en subspecialisme tenminste constant houdt — de technische vakkennis in gelijke mate worden geacht te bezitten. Zij behoren volgens deze veronderstelling dan ook onderling inwisselbaar en tot de zelfde prestatie in staat te zijn. Deze collegiale gelijkheid en inwisselbaarheid én de professionele afsluiting worden beide verzorgd door de opleiding die de professie voor haar aspirantleden verplicht stelt.

Als *tweede kenmerk* van de militaire professie noem ik het besef onder de leden tot een aparte gemeenschap te behoren. Het zal duidelijk zijn dat dit corpsbesef al gemakkelijk kan ontstaan tijdens een gemeenschappelijk doorlopen opleiding, die bovendien dan nog onderlinge gelijkheid tot stand brengt en de idee doet postvatten tot onnavolgbare prestaties in staat te zijn. Dit bewust afstand nemen van buitenstaanders vergroot verder de kans een aparte stijl van optreden tot ontwikkeling te brengen, geheel los van de vaktechnisch bepaalde uitzonderingspositie die de professionals reeds innemen. Het bewust cultiveren en beklemtonen van tradities, eigen opvattingen, normen en waarden behoort dan ook zeker tot de kenmerken van de militaire professie.

Zoals het eerste en het tweede kenmerk van de militaire professie met elkaar samenhangen, zo zijn beide gerelateerd aan een *derde kenmerk*: van een professionele beroepsuitoefening wordt eerst dán gesproken wanneer onder de betrokkenen de opvatting heerst via het werk een maat-

Dr. G. Teitler werd in 1942 geboren te Soerabaja. Na in Den Helder en Amsterdam de middelbare school te hebben doorlopen, studeerde hij van 1960 tot 1967 sociologie aan de Universiteit van Amsterdam. Na zijn doctoraal examen was hij tot 1970 als wetenschappelijk medewerker aan dezelfde universiteit verbonden, en sedert 1970 aan de Erasmus Universiteit te Rotterdam. Aldaar promoveerde hij op 2 mei 1974 op het proefschrift „De wording van het professionele officierscorps. Een sociologisch-historische analyse”. Tot zijn publikaties behoren verscheidene artikelen betreffende militaire sociologie en het boek „Toepassing van geweld” (1972).

schappelijk belangrijke dienst aan een bepaalde instantie te leveren. Voor de professionele militairen is deze instantie dan de staat, die hun diensten volledig voor zich opeist.

Een vraag die zich nu aandient, richt zich op de wijze waarop professionele militairen vechten. Op welke wijze hanteren zij geweld en op welke wijze verschilt hun geweldhantering van die van niet-professionals? Om op deze vraag antwoord te kunnen geven, is het noodzakelijk aan het streven van professionele militairen naar een monopoliepositie op het terrein van de gewelduitoefening en naar het afstand nemen van buitenstaanders-amateurs bijzondere aandacht te wijden. Op welke wijze kunnen professionele militairen deze beide doeleinden het beste realiseren? Mijns inziens door ervoor te zorgen dat oorlogen beperkt worden gehouden, met beslissende overwinningen en nederlagen worden afgesloten en met zo onnavolgbaar mogelijke technische verrichtingen worden gevoerd. Het is, met andere woorden, voor professionele militairen zaak hun oorlogen „clean, short and decisive” te voeren. Alleen op deze wijze kunnen zij ervoor zorgen, dat gewapende conflicten niet escaleren, een conflictverloop dat het gevaar meebrengt uiteindelijk ook niet-militairen voor het conflict te interesseren en in de militaire arena te brengen. Met dit streven naar korte en beslissende oorlogen is voor professionele militairen bovendien het verlangen verbonden de militaire organisatie — het enige tehuis dat men als professioneel militair bezit — zo ongeschonden mogelijk uit de strijd te laten komen. Deze wens is nauwelijks realiseerbaar in langdurige oorlogen van het type dat wel als „absoluut” wordt bestempeld. De bij dit type gewapend conflict betrokken partijen proberen elkaar zo volledig mogelijk uit te schakelen en laten zich daarbij niet door beperkingen of reguleringen hinderen. Bij deze meestal geïdeologiseerde conflicten raakt gewoonlijk de gehele bevolking van een gemeenschap of samenleving betrokken en de passende organisatievorm om deze strijd te voeren, is dan ook de volksmilitie, gerecrueteerd uit een tot een „kruistocht” bereide bevolking.

De professionele militair valt echter bijzonder moeilijk in een dergelijke burgermassa in te passen en hij zal er als officier dan ook nauwelijks leiding

aan kunnen geven. Hij zal deze massa onvoldoende kunnen inspireren en zal rekening moeten houden met concurrentie van volgens niet-professionele criteria opgeleide en excellerende militaire leiders. Ideologisch fanatisme, charismatisch leiderschap en de bedrevenheid in onorthodoxe strijdvoeringen worden maatstaven waarmee rechten op organisatorisch gezag en promotiekansen worden gemeten en de professionele militair zal zich ermee moeten verzoenen, dat niet-militairen en ondergeschikten zich op zijn „monopolieterrain” gaan begeven. Met dit invloedsverlies in de militaire organisatie gaat dan bovendien nog vaak verlies aan invloed in de samenleving als geheel gepaard. In de meeste gevallen immers wordt het professionele leiderschap van een krijgsmacht gerecrueteerd uit de wat hogere strata van de maatschappij en ook de veranderingen die een absolute oorlog dikwijls in de bestaande maatschappijstructuur bewerkstelligt, zullen door professionele militairen met gemengde gevoelens worden beschouwd. Kortom, ten einde hun leidinggevende en geprivilegieerde positie in zowel de militaire organisatie als in de samenleving te behouden, zijn professionele militairen voorstanders van korte, beslissende en aan zekere afspraken gebonden, instrumentele conflicten. Hun professionele trots en eer komen het beste tot hun recht in een korte en beslissende oorlog, die wordt gevoerd met een overdaad aan onnavolgbaar technisch kunnen.

Behalve instrumentele gewapende conflicten is voor het ontstaan van het professionele militaire leiderschap ook een aantal maatschappelijke factoren als voorwaarde aan te wijzen. Ik meen hierbij — naar aanleiding van de hiervóór genoemde drie kenmerken van dit leiderschap — de volgende te kunnen noemen. Op de eerste plaats een redelijk krachtige en gecentraliseerde staat. Op de tweede plaats wil ik de aanwezigheid noemen van maatschappelijke groeperingen die het „technische” en het „corpsgeest”-element uit het professioneel-militaire arsenaal hebben kunnen verzorgen, en die — voor zover er sprake is van meer dan één groepering en voor zover hun inbreng onmisbaar is — elkaar in maatschappelijk en militair opzicht tolereerden. Wanneer men dan in aanmerking neemt, dat in Europa — waar de professionalisering van het militaire leiderschap gestalte kreeg — de overheid een wisselend beroep heeft gedaan

op de adel en de burgerij voor de bezetting van het gewelduitoefeningsapparaat, rijst de vraag of niet deze twee groeperingen als de maatschappelijke dragers van resp. het „corpsgeest“- en het „technische“ element uit de professionele formule zijn aan te wijzen. Het lijkt mij na bestudering van de Europese krijgsgeschiedenis inderdaad mogelijk dit te doen, en om de voltooiing van het militaire professionaliseringsproces hypothetischerwijs als een samengaan op te vatten — onder de supervisie van de staat — van burgerlijke en adellijke krijgstradities en -oriëntaties. De late afronding van dit proces hoeft dan volgens deze verklaring niet te verbazen, aangezien veelomvattende en diepgaande maatschappelijke veranderingen zich moesten voltrekken vóór dit samengaan gestalte kreeg.

### **Het militaire leiderschap ter zee**

Na deze beschouwingen is het mogelijk naar de probleemstelling van de studie terug te keren: „Waar en wanneer, en waarom juist daar en toen, is het militaire leiderschap professionele trekken gaan vertonen?“ Het lijkt mij mogelijk mij bij de beantwoording van deze vraag te beperken tot slechts drie landen: de Republiek der Verenigde Nederlanden, Engeland en Frankrijk. Reeds een vluchtige kennismaking met de gebeurtenissen uit de maritieme geschiedenis leert immers dat, vergeleken met de krijgsverrichtingen van deze drie landen, die van de overige Europese staten van weinig belang zijn geweest. Het zal uit deze opmerking verder al duidelijk zijn, dat ik mij voor de bestudering van een en ander meen te kunnen bepalen tot de periode van het zeilschip.

Naar aanleiding van een analyse van de maatschappijstructuren en staatsinstellingen van de Republiek, Engeland en Frankrijk meen ik dan de verwachting te kunnen formuleren, dat waarschijnlijk in Engeland de eerste aanzetten tot de professionalisering van het zeeofficierscorps zijn gegeven. In de Republiek der Verenigde Nederlanden was immers een gecentraliseerde staat niet tot ontwikkeling gekomen, zodat een krachtige overheid die de diensten van de militairen ondubbelzinnig voor zich had kunnen opeisen eenvoudig ontbrak. De corpsidee en een strikt militaire traditie konden in deze gewesten bovendien maar moeilijk impulsen krijgen door het hier ontbreken van een krachtige en naar zee trekkende adel. Slechts aan

één voorwaarde voor de professionalisering van het militaire leiderschap was voldaan, nl. de aanwezigheid van een krachtige burgerlijke groepering.

Voor Frankrijk gold de omgekeerde situatie. Een voor de desbetreffende periode redelijk gecentraliseerde staat gaf daar voortdurend blijk van zijn aspiraties en vermogen allerlei projecten te kunnen ontwerpen en uitvoeren. Daarbij moet dan de kanttekening worden geplaatst, dat de Franse staat vaak zelfs te ver ging in zijn organisatieijver en op tal van projecten een enigszins verstikkende invloed uitoefende. In tegenstelling tot Nederland kon Frankrijk ook een voor de militaire professionalisering noodzakelijke aristocratie inbrengen. Hier moest echter het ontbreken van een krachtige bourgeoisie wel afbreuk doen aan het op gang komen van dit proces. Een handeldrijvende burgerstand en een, al was het maar voor een deel, op spontaan particulier initiatief drijvende koopvaardij waren eenvoudig niet tot ontwikkeling gekomen en dit gemis moest zich bij de professionalisering van het zeeofficiersberoep wel duidelijk doen gevoelen.

In Engeland echter waren alle maatschappelijke en bestuurlijke voorwaarden voor het op gang komen van deze professionalisering aanwezig.

1. Een krachtige groepering van welgestelde burgers, die langzamerhand nader kwam tot de lagere adel; zij bleef burgerlijke activiteiten ontplooiën, maar daarnaast nam zij toch de allures en de levensstijl van de gentry over.
2. Een bijzonder moeilijk van andere sociale lagen af te scheiden groepering van lagere edelen en welgestelde yeomen. De rijkere burgerij kon zich zonder moeite bij haar aansluiten, terwijl zij zelf actief deelnam aan allerlei „burgerlijke“ activiteiten in de koophandel, en het eigen landbezit op rationeel-commerciële wijze beheerde.
3. Een mate van staatscentralisering die kwalitatief anders van aard was, maar ruwweg tussen die van de Republiek en Frankrijk in lag en dus stimulerend in plaats van verstikkend kon werken.

Het zijn nu de maritieme ontwikkelingen zelf die onze aandacht vragen. Had in de klassieke oudheid van een koopvaardijchip een oorlogsschip kunnen worden gemaakt door meer roeiers en soldaten aan boord te nemen, ook in de Middeleeuwen volstond voor deze omvorming slechts een

gering aantal wijzigingen. Wel vond echter in de samenstelling van de bemanning een ingrijpende wijziging plaats. Toeneming van het personeel om het schip voort te bewegen, was in het geval van de zeilschepen niet nodig, maar wel vond een aanzienlijke versterking van het vechtende deel van de bemanning plaats. De schipper en de matrozen trokken zich in geval van een zeeslag op het terrein van de navigatie terug en bemoeiden zich niet met het vechten. Ten einde deze taak te vervullen, kreeg het schip „specialisten” aan boord, die zich op hun beurt volstrekt niet met de navigatie bemoeiden. Bij dit vechten moet men zich overigens nog geen aparte technieken voor de zee voorstellen: de soldaten vochten een zeeslag uit als een veldslag.

Aan boord van een Middeleeuws oorlogsschip bevonden zich op deze wijze twee volstrekt gescheiden groepen en hiërarchieën. Deze vulden elkaars werkzaamheden aan, maar mengden niet en gingen evenmin op voet van gelijkheid met elkaar om. De schipper en de matrozen waren te veel bij de koophandel en de visserij betrokken om in de Middeleeuwen ten opzichte van wapendragers gezag te kunnen laten gelden, en zij beschouwden zich zelf — geprest of gehoord als zij waren — trouwens meestal als slechts zijdelings bij de hele zeeslag betrokken. Behalve deze geheel voor de oorlogvoering toegeruste schepen moesten echter ook alle koopvaarders en vissers zelf voorbereid zijn op gewelddadigheid. De heersende armoede en de effectiviteit van zelfs simpel wapentuig maakten zeeroverij in de Middeleeuwen tot een zeer wijd verbreid verschijnsel. Vissers en koopvaarders moesten zich hiertegen natuurlijk beschermen en dus wapens voeren. Ook hierbij echter evolueerde het vechten ter zee niet verder dan de simpele enter- en infanteriestijl. Schippers van koopvaardij- en vissersschepen mochten, na een leven op zee te hebben doorgebracht, nog zo bedreven zijn geworden in het hanteren en manoeuvreren van hun zeilschip, ook zij konden — gegeven de stand van de wapentechnische ontwikkeling — geen alternatieven voor deze landstijl van vechten geven.

Waar het organisatorisch en wapentechnisch vermogen van de staten eenvoudig te kort schoot om een effectieve controle over het doen en laten van hun onderdanen ter zee uit te oefenen, waar zij te

arm waren om in voldoende aantallen eigen schepen erop na te houden en de vechtkunst ter zee in nog zo'n primitief stadium verkeerde, dat de eerste de beste koopvaarder zich met succes kon laten gelden in een treffen, daar moesten puur technische verbeteringen het vorstellijk streven naar meer invloed ter zee wel ondersteunen. De komst van het zware kanon aan boord van de schepen moet hierbij dan van het grootste belang worden geacht. De opstelling van dit geschut benedendeks en aan de boorden van het schip bewerkstelligde een radicale verandering in de wijze van vechten. Doordat de kanonnen aan de boorden van het schip waren geplaatst, moest nu voortdurend één van de boorden op de vijandelijke schepen gericht blijven. Bovendien kwam de kracht van een schip nu te liggen in het houden van afstand. Deze twee factoren bewerkstelligden, dat veel meer dan tevoren nadruk kwam te liggen op het manoeuvreren en dat de manoeuvreerkunst — zeiltechnische bekwaamheid dus — in belang toenam.

De nieuwe uitrusting van de schepen betekende verder, dat een nieuwe opstelling van een vloot noodzakelijk werd. Toen in vroeger tijd een entergevecht een zeeslag moest beslissen, had de slagformatie niet zoveel terzake gedaan. Men had slechts erop moeten letten, dat geen delen van de eigen vloot werden afgesneden van het gros om dan tegenover een lokaal overweldigende overmacht te worden geplaatst. Met de geschutverbetering veranderde dit grondig. Het volledig vertrouwen op het eigen zware geschut hield in dat elk schip een vrij schootsveld moest hebben en dat een ordeloze opstelling diende te worden vermeden. Niet alleen moest de zeilkunst nu garanderen, dat men niet te dicht in de buurt van de tegenstander kwam om zo niet onnodig tot een entergevecht te worden gedwongen, maar deze zeilvaardigheid moest de schepen nu tevens in staat stellen elkaars schootsveld niet te blokkeren. De formatie die zich zo aan de nieuw uitgeruste vloot als het ware van zelf opdrong was de „lijn”, het achter elkaar varen.

Noodzakelijk voor het succes van een lijnoptreden werd nu wel, dat de acties en de bewegingen van alle schepen op elkaar werden afgestemd. Coöperatie, discipline en gelijkgezindheid, alsook een zekere oefening waren hiervoor nodig, vanzelfsprekend dan weer verbonden aan een grote mate van zeilvaardigheid. De adellijke vechters, die aan

boord van de tot oorlog uitgeruste schepen de vorstelijke macht vertegenwoordigden, konden zich, om aan een zeegevecht adequaat leiding te geven eenvoudig niet langer meer permitteren zich van het zeilen geheel afzijdig te houden. Zij moesten zich noodgedwongen wel gaan verdiepen in zeiltechnische aangelegenheden en — schoorvoetend — gaan bezighouden met deze verachte ambachtelijke zaak.

Ook ten opzichte van de koopvaarders en de vissers luidde de komst van het zware kanon aan boord van de oorlogsschepen een belangrijke verandering in. Niet alleen de als infanterist vechtende edelman moest van de zee verdwijnen, ook de in enterstijl vechtende koopvaarder werd door het in linie varende en afstand houdende oorlogsschip „uit de markt geprijsd”. Ook ten opzichte van de koopvaarders en de vissers kon een krachtige (en dus wat rijkere) staat zo een eerste stap doen in de richting van het verwerven van meer invloed ter zee. De koopvaarders en vissers waren te arm om het zware geschut in voldoende hoeveelheid aan te schaffen en noodgedwongen moesten zij hun toevlucht wel blijven zoeken in de traditionele bewapening en dus in het entergevecht. Niet echter alleen door het ontberen van het zware geschut moesten particulieren in vechtopzicht wel in het nadeel geraken. Evenzeer was van belang, dat het de koopvaarders en vissers ging ontbreken aan voor een lineslag vereiste kundigheid. Nfét natuurlijk aan zeilvaardigheid, maar wel aan samenwerkingsbereidheid en aan discipline. Buiten het disciplinerend toezicht van een centrale instantie moesten de koopvaarders en vissers dus wel op Middeleeuwse en „aristocratische” wijze blijven vechten: al enterend.

De gevolgen van de nieuwe uitrusting van de schepen waren dus:

1. een nieuwe *vechtstijl*, gebaseerd op het houden van afstand en het manoeuvreren;
2. een nieuwe *vechtformatie*: de lijn;
3. een nieuw soort *bevelvoerder*, want de kapitein die zich bij al deze vernieuwingen het beste zou kunnen aanpassen, moest een goed en gedisciplineerd zeiler zijn, bekend met de mogelijkheden van schip en geschut, en bereid om als enkeling — zonder protest en eigengereidheid — in een groter geheel op te gaan.

De voorwaarde was hiermee ontstaan voor een

begin van saamhorigheidsbesef. Ten opzichte van elkaar trad onder de bevelvoerders ook een grotere gelijkheid op. Dezelfde vaardigheden werden van hen verwacht, zodat zij steeds meer onderling inwisselbaar werden en het enige onderscheid tussen hen het verschil in praktijkervaring werd. Dit gevoel van saamhorigheid, van groeiend corpsbesef en van trots op het unieke vakmanschap dat slechts met weinigen behoefde te worden gedeeld, werd vooral ook bevorderd doordat de kapiteins hun gemeenschappelijke vaardigheden in groepsverband moesten zien te verwerven. Een liniegevecht was immers een groepsprestatie, waarbij aanvallende en verdedigende acties als door één man moesten worden uitgevoerd.

Van het grootste belang voor de aanzet tot de professionalisering van het leiderschap ter zee was ook, dat de overzichtelijkheid van de lijntactiek tot standaardisering van de gevechtshandelingen leidde. Om de bij de lijntactiek passende handelingen te verrichten, kwamen manoeuvres te pas die keer op keer op bijna hetzelfde neerkwamen en die keer op keer moesten worden herhaald. Deze standaardisering maakte dan weer een leertijd noodzakelijk, maar vooral ook realiseerbaar. De lijntactieken werden in gestandaardiseerde vorm gegoten en de kennis ervan was daarmee overdraagbaar geworden. Men kon de tactieken onderwijzen en het leerproces, dat nu elke liniekapitein moest doorlopen, kon de band met de collega's met hun identieke ervaringen alleen maar versterken. Dit leerproces bood verder een simpel criterium om de „ins” en de „outs” van elkaar te onderscheiden. Buitenstaander was ieder die het leerproces niet had doorgemaakt en dus niet al tijdens een voorbereidingsperiode met vakgenoten en toekomstige collega's in aanraking was gekomen.

Dit hele proces maakte de liniekapiteins echter terzelfder tijd kwetsbaar ten opzichte van de staat. Hun zeldzaamheidswaarde was direct verbonden met en afhankelijk van de aanwezigheid van bruikbare lineschepen en slechts de staat kon deze kostbare vaartuigen de zeeën laten bevaren. Zoals de liniekapiteins het monopolie verwierven om deze schepen te bezeilen en in het gevecht te voeren, zo verwierf de staat het monopolie om deze schepen in dienst te hebben; en het zou steeds

moeilijker worden deze beide monopolies te doorbreken.

Het resultaat van deze curieuze koppeling was, dat de beide partijen volstrekt afhankelijk van elkaar raakten. In deze verbondenheid moet mijns inziens weer een bijkomende reden worden gezien voor de totstandkoming van een professioneel corps liniespecialisten. Zó kostbaar werden nu immers deze kapiteins en zo onvermijdelijk werd hun „gebruik”, dat de staat zich wel permanent van hun diensten moest gaan verzekeren. Hiertoe was dan nodig, dat zij ook buiten de oorlogen om ter beschikking zouden blijven van de overheid. Bovendien moest de staat nu wel belang gaan krijgen bij het verwerven van enig toezicht op wie nu precies zijn materiaal zou gaan beheren. De staat poogde dan ook na verloop van tijd de toetreding tot het corps liniekapiteins in eigen hand te krijgen en de vaardigheidsgraad van de gegadigden aan allerlei toetsen te onderwerpen.

Een laatste gevolg van de nieuwe bewapening van de oorlogsschepen betrof het strategisch gebruik dat van de vloot werd gemaakt. Gedurende de Middeleeuwen diende de tot oorlog uitgeruste vloot voornamelijk om troepen te vervoeren. Daarnaast kwam dan geleidelijk als taak de handelsbescherming naar voren. Met de komst van de nieuwe schepen begon echter een vorm van gebruiksspecialisering die misschien het beste te karakteriseren valt als „militarisering”. De nieuwe slagvloot kreeg geleidelijk aan geen neventaken meer te vervullen en had zich te specialiseren en te concentreren op het doel waarvoor zij naar bouw, bewapening en aard het meest geschikt was, namelijk het verwerven en behouden van de suprematie ter zee. Voor het eerst dus kreeg een oorlogsvloot van zeilschepen een duidelijk militaire taak te vervullen. Zij had haar aandacht op de beheersing van de zeeën te richten en dit betekende dat zij zich moest concentreren op de maritieme hoofdmacht van de tegenstander. Oorlogsvloot werd zo slagvloot en deze verandering hield ten nauwste verband met de lijnformatie van vechten.

Engeland hield tegen het midden van de 17e eeuw de beste papieren voor de professionalisering van het militaire leiderschap ter zee in handen. Een redelijk gecentraliseerde staat had er, ter behering van haar belangen ter zee, de steun gekregen van

zowel burgerkooplieden als van vele edelen. Deze laatsten hadden zich — als kapers — de nodige zee- en zeilervaring verworven en waren bereid zich verder in deze zaken te verdiepen wanneer zij het land en hun belangen in gevaar achtten en wanneer daarmee maar eer viel in te leggen. Wat de marineorganisatie zelf betrof: voor een gecentraliseerd beheer was gezorgd en de vloot was uitgerust met modern gebouwde en bewapende schepen. Het was dan ook op de Engelse vloot, dat de lijnformatie het eerst werd gehanteerd.

Toch leek het er aan het begin van de Opstand tegen Spanje op, dat ook in de noordelijke Nederlanden, net als in Engeland, een fusie tot stand zou komen tussen burgers en edelen, tussen zeilen en vechtvaardigheden. Op de vloten van de Watergeuzen waren beide elementen vertegenwoordigd. Het ontbreken van een sterk centraal gezag moest hier echter aan een parallelle ontwikkeling als in Engeland wel afbreuk doen, terwijl ook maatschappelijk het samengaan van de burgerij en de lagere adel niet doorzette. Anders dan in Engeland, waar op de nieuwe vloot het vechten en het zeilen gelijkop werden ontwikkeld, moesten in de Republiek de zeilers het vechten in zijn geheel voor hun rekening nemen. Het behoeft dan ook niet te verbazen, dat deze zeilers — zonder een centrale overheid en dus zonder de moderne schepen — het vechten op de vanouds bekende enterwijze bleven bedrijven. De zeilers werden niet door een krachtige overheid tot discipline en samenwerking gebracht en uit zich zelf ontwikkelde deze burgerlijke eenheid geen gevoel voor corps-eer, trouw en opofferingsbereidheid. Juist in dit opzicht miste de vloot van de Republiek de steun van een krachtige inheemse adel. Ondanks een aantal hervormingen in de eerste helft van de 17e eeuw ging de vloot van de Republiek de zeeoorlogen met Engeland in met uiterst zeilvaardige, maar traditioneel vechtende en ongedisciplineerde bevelvoerders, en met verouderd scheeps- en wapenmaterieel, dat was verstrekt door een versnipperde marineorganisatie.

De vloot en de vlootorganisatie van Frankrijk bleven de kenmerken vertonen van een staatsconstructie, waaraan de burgerbevolking weinig uit eigen beweging bijdroeg. Frankrijk ontbrak het echter niet aan een vechtlustige adel met gevoel



voor corpseer en offervaardigheid en deze groep kon — eenmaal door de overheid getemd — ook zeer wel naar de vloot worden gedirigeerd. Deze adel, met zijn zelfs overdreven militair-kasteachtige karakter, ontbrak het echter weer aan zeil- en zeekennis en aan de bereidheid zich met deze ambachtelijke zaken serieus bezig te houden. Een belangrijk gevolg van het toevertrouwen van de vloot aan de adel was ook, dat dit apparaat zich hier niet wist te onttrekken aan de meer landgerichte aspiraties van vorst en aristocratie. Een krachtige burgerij had deze eenzijdigheid natuurlijk kunnen bijsturen, maar juist deze burgerij was in de Franse samenleving niet tot voldoende economische en politieke mondigheid gekomen om het vorstenbeleid te kunnen beïnvloeden. Zonder veel contacten met de burgerij bleef de Franse vloot zo in feite niet meer dan een vorstelijke en aristocratische frivoliteit, een militair speelgoed, dat de betrokkenen eer en roem kon bezorgen en dan ook hoofdzakelijk om deze reden in stand werd gehouden.

Het zou overigens onjuist zijn te menen, dat er in het geheel geen banden bestonden tussen de Franse marine en de koopvaardij. De instelling bestond, dat veelbelovende koopvaardijkapiteins in geval van oorlog als marineofficier konden dienen. Zij kregen dan echter nimmer lineschepen te beheren. Hun werkzaamheden kwamen te liggen op het terrein van de branders en fregatten, kortom van de in een slagvloot minder belangrijke schepen. Het behoeft al met al niet te verbazen, dat in geval van oorlog de kapiteins van Franse koopvaardij- en vissersschepen hun toevlucht namen tot de kaapvaart om daar de vernederende omgang met de adellijke vlootofficieren te vermijden. Met de kaapvaart dienden zij hun land, maar nu ook zich zelf en zij konden daarbij tenminste hun begaafdheid en zeilvaardigheid ten volle botvieren.

De tweede helft van de 17e eeuw omvat de periode waarin — althans door de Engelsen — de lijntactiek volledig werd overgenomen. Deze tactiek bood weliswaar gelegenheid de zeeslagen „clean” en „short” te houden, maar schoot nog tekort waar het het laatste professionele kenmerk — het beslissende karakter van het optreden — betrof. Het vasthouden aan de lijntactiek betekende dat de tegenstander, hoe aangeslagen die ook

was, niet vernietigend kon worden verslagen. Wanneer deze tegenstander maar erin zou slagen de eigen lijnformatie in goede orde te bewaren, liep een treffen grote kans onbeslist te eindigen. De nadruk bij het vechten volgens de lijntactiek kwam te liggen op het uitvoeren van kunstige zeilmanoeuvres om de loef te winnen. De tegenstander kon zo echter op ieder door hem gewenst ogenblik het treffen afbreken door in goede orde naar de lijzijde te ontvluchten. Voor het bevechten van een beslissende overwinning bleef toch een „afmaken op korte afstand”, en dus een verbreken van de eigen lijn, noodzakelijk. Voor de 17e-eeuwse Engelse vlootvoogden borg deze m  le echter het gevaar in zich van een bandeloos individualisme en van een verbreking van de discipline. Bovendien wisten zij de Nederlanders ermee in de kaart te spelen. Voor deze tegenstander was en bleef de enterm  le immers de meest gezochte wijze van vechten.

Tegen de Fransen kon met de lijntactiek echter weinig voordeel worden behaald in de 18e eeuw, en de lijnformatie dreigde onder deze omstandigheden te verworden tot een steriel wapen. Anders dan de Nederlanders wensten de Fransen — door hun landgerichte preoccupaties — geen beslissende overwinningen aan hun tegenstanders te betwisten en stelden zich tevreden met uitstellen en afmatten. Voor de Engelsen lag nu het probleem er dan ook niet in hoe een extreem agressieve aanvaller (de Nederlanders) op een afstand moest worden gehouden, maar hoe een extreem voorzichtige verdediger tot een treffen moest worden verlokkt. De lijntactiek was voor dit probleem tenenmale ongeschikt en in de 18e eeuw liepen haast alle ontmoetingen tussen Engelse en Franse vloten op voor de Engelsen onbevredigende wijze onbeslist af.

De lijnformatie was in feite een formatie voor middelmatigen. Zij dwong tot inhouding en discipline, tot het opvolgen van bevelen van meerderen, die zelf ook weer waren gebonden aan een stelsel van „permanente” vecht-instructies. Zeeslagen werden zo „geregelde” aangelegenheden met een gestandaardiseerd verloop en een voor spelbare afloop. Het belang van de lijntactiek voor het professionaliseringsproces valt nu wat scherper aan te geven. Het was een wijze van vechten waarmee de Engelsen een radicale breuk met de Mid-

deleeuwse vechtradities konden bewerkstelligen, en waarmee zij de Nederlanders op afstand wisten te houden. Nadat de lijn deze functies had volbracht, had zij echter plaats dienen te maken voor een nieuwe methode. Deze nieuwe wijze van vechten zou dan nog wel op de lijnformule gebaseerd moeten zijn — daarvoor sloot de lijn te duidelijk aan bij het nieuwe scheepsmaterieel — maar zou toch meer dan de simpele lijn moeten zijn toegesneden op de 18e-eeuwse tactische en strategische omstandigheden van oorlog met de Franse vloot.

Het behalen van beslissende overwinningen bleef het streven van de Britse vloot, maar voor het bereiken van dit doel tegen de Fransen zou toch eerst het steigerwerk van de starre lijntactiek rond de vloot moeten worden afgebroken. Hierover nu werd bijna de gehele 18e eeuw gedaan, een eeuw die de Engelse vlootvoogden veel frustraties bezorgde, maar die in elk geval gelegenheid bood het officierscorps tot discipline en samenwerkingsbereidheid te brengen. Succesvolle pogingen om van de starre lijntactiek te gaan afwijken, vonden vanaf de Amerikaanse Vrijheidsoorlog plaats. De Franse marine kon in deze oorlog de volle Franse aandacht krijgen — de staat voerde geen landoorlog op dat moment — terwijl de Engelsen over de gehele aardbol verspreid moesten opereren. De Franse marine verkeerde dus in bijzonder gelukkige omstandigheden, maar juist de reële bedreiging die zij eerst nu voor de Britse ging vormen, bracht deze laatste ertoe, feller op te treden en ernst te maken met het vernieuwen van de vechtstijl ter zee. Deze vernieuwing werd gevonden in een combinatie van lijn en mêlée, in een combinatie van discipline en agressief „afmaken op korte afstand”. De nieuwe mêlée had nu echter voor de Engelsen een totaal ander karakter gekregen dan die uit vroegere tijden. De laatste werd door de Engelsen verworpen omdat zij er een terugval in zagen naar allerlei ongedisciplineerde Middeleeuwse praktijken. De laat-18e-eeuwse mêlévariant kon echter zonder bezwaar worden geaccepteerd omdat daaraan een eeuw van lijntucht en -samenwerking was voorafgegaan. Wat een Engelse vlootvoogd vroeger niet aandurfde, nl. zijn kapiteins handelingsruimte toestaan, kon tegen het einde van de 18e eeuw wel worden geprobeerd. Het officierscorps was toen per slot ook eindelijk een „Band of Brothers” geworden,

om hiervoor Nelsons eigen typering te gebruiken.

De juiste manier om de mêlée tot stand te brengen werd natuurlijk niet direct gevonden. De eerste pogingen hiertoe verschilden in aanzienlijke mate van de latere vervolmaking door Nelson, en diens techniek was zelfs niet rechtstreeks uit de eerste pogingen voortgevloeid. Nadat men echter tot de combinatie van lijn en mêlée was genaderd, werd deze strijdwijze in betrekkelijk korte tijd vervolmaakt en werd van een zeeslag weer een beslissend treffen gemaakt. De professionalisering van het militaire leiderschap ter zee was voltooid. De oorlogen werden „clean, short en decisive” afgehandeld en deze uitkomst was een voornamelijk Engelse aangelegenheid geweest. Engeland toonde zich dan ook voortaan sterk geporteerd voor een wijze van vechten waarbij liefst geregelde vloten elkaar troffen, dus voor een zijn positie versterkende regeling en beperking van de strijd. Vrezen hoefde het nog slechts voor zijn koopvaardij en aanvoerlijnen.

#### **Het militaire leiderschap te land**

Het land waarin uiteindelijk en pas in de 19e eeuw de voltooiing van het militaire professionaliseringsproces gestalte zou krijgen, bezat in de periode daarvoor wat dit betreft maar geringe betekenis. De landen echter die vóór de 19e eeuw in Europa een toonaangevende militaire positie bekleedden, hadden in de 19e eeuw deze positie verloren. Anders dan bij de marine was dus niet één bepaald land sinds het einde van de Middeleeuwen permanent bij de veranderingen in en rond het officierscorps betrokken. Uit deze constatering valt de conclusie te trekken dat het weinig zin heeft ál te ver in het verleden terug te gaan. Het lijkt gerechtvaardigd, het zwaartepunt van de beschouwingen te plaatsen in de 19e eeuw en de voor de professionalisering relevante gebeurtenissen uit de periode daarvóór slechts in het kort te behandelen.

In het tijdvak van ruwweg 1580 tot 1650 werd in drie landen een nagenoeg volledige breuk met de Middeleeuwse krijgstradities bewerkstelligd. Deze landen waren de Republiek der Verenigde Nederlanden (onder Maurits), Zweden (onder Gustaaf Adolf) en Engeland (onder Cromwell). De kern

van de vernieuwingen was het disciplineren van de soldaten en het stellen van vaktechnische eisen aan de officieren, waardoor de greep van de adel op de leidinggevende posten in het leger werd verbroken. De drie desbetreffende landen werden dan ook gekenmerkt door het feit, dat delen van althans de hogere burgerij zich in politiek en cultureel opzicht konden laten gelden, en dat belangrijke delen van de adel zich niet van deze eenheden hadden afgesloten. Behalve dit kenmerk vertoonden de drie landen echter nog een gemeenschappelijke trek, nl. hun protestantisme. Het ligt voor de hand de vraag te stellen of het toeval is geweest dat juist in protestantse landen de militaire hervormingen gestalte hebben gekregen.

Het werk van Weber over de relatie tussen de protestantse ethiek en de „geest” van het kapitalisme, en dat van Merton over de band tussen deze ethiek en de „geest” van de empirische wetenschapsbeoefening, zijn onderzoeken die in dezelfde lijn zijn ondernomen. Het lijkt alleszins zinvol, ook de relatie tussen de protestantse ethiek en de „geest” van de militaire hervormingen aan een korte beschouwing te onderwerpen.

Een antwoord op de vraag naar een mogelijke relatie tussen deze variabelen kan wellicht het beste worden gegeven door eenvoudig na te gaan wie nu precies bij het opstellen van de plannen en de uitvoering van de hervormingen betrokken zijn geweest. De aandacht moet zich dan in de eerste plaats richten op de Noordnederlandse gewesten, aangezien hier de hervormingen in eerste aanleg gestalte kregen en de Zweedse en Engelse fasen op deze eerste aanzet waren geënt. De feitelijke opsteller van de plannen — waarvan Prins Maurits en zijn neef Willem Lodewijk de uitvoerders waren — was dan degene die na Erasmus wel als de leider van de humanistische traditie is aange-merkt, nl. de bijzonder invloedrijke Leidse hoogleraar Justus Lipsius. Hieruit blijkt, dat niet zozeer calvinistische als wel uit de erasmiaanse traditie stammende denkbeelden en visies een rol hebben gespeeld bij de invoering van de veranderingen die wel zijn samengevat onder de term „militaire revolutie”. Deze uitkomst moet echter worden bezien in het licht van het gegeven, dat vooral het 16e-, maar ook het 17e-eeuwse calvinisme nog tal van banden onderhield met deze erasmiaanse tra-

dities en dat dit wel in bijzonder sterke mate gold voor de Nederlandse Republiek en voor de hogere burgergroepen hier.

Zoals er echter raakvlakken bestonden tussen het erasmianisme en het calvinisme, zo waren die er zeker ook tussen het erasmianisme en het rooms-katholicisme. Ter verklaring van de erasmiaanse (nu ook wel betiteld als neo-stoïsche) invloed in juist protestantse landen lijkt mij de factor niet van belang ontbloomd, dat hier de opvoeders en raadsliden van gekroonde hoofden leken waren, dikwijls tot de bekendste hoogleraren van hun tijd behoorden en merendeels directe leerlingen of sympathisanten van Lipsius waren. De vorsten in protestantse landen konden dus veel directer kennis nemen van de neo-stoïsche werken en opvattingen dan hun katholieke collega's, omringd als deze waren door priesters. Waar echter — zoals in Frankrijk, maar later ook in Pruisen — het hof onder het absolutisme het enige maatschappelijke en culturele referentiepunt en het enige „schepende” instituut werd en de universiteiten als cultureel centrum overtroefde, verviel daarmee meteen de invloed van het neo-stoïcisme enigszins. De naar absolutisme strevende vorst dulde in zijn naaste omgeving liefst zo min mogelijk personen van burgerlijke afkomst en in iedere absolutistische staat — katholiek, dan wel protestant, zoals Pruisen — kwam het adelselement in het openbare leven en in de krijgsmacht na verloop van tijd dan ook weer meer naar voren, tot meerdere glorie van het koningshof, ten nadele van de universiteiten. Waar de universiteiten — bolwerken van burgerlijke levensstijl en levensvisie — aan belang inboetten, verdwenen in de gehele maatschappij, in alle belangrijke instellingen en organisaties, de op praktische doelmatigheid gerichte trekken van het neo-stoïcisme, dat daarmee onherkenbaar werd verminkt.

Voor de professionalisering van het officierscorps geeft de 18e-eeuwse oorlogvoering zo een curieus beeld te zien. De meer burgerlijk-vaktechnische hervormingen uit de periode van de militaire bloei van de Republiek, Zweden en de Commonwealth raakten op de achtergrond of verdwenen zelfs geheel, terwijl in de beide belangrijkste militaire landmogendheden — Frankrijk en Pruisen — geleidelijk aan onder de naar absolutisme strevende vorsten weer een adellijk monopolie over de officiersposten ontstond. Slechts hier en daar, vooral

dan bij wapens als artillerie en genie, bleef de geest van de militaire hervormingen levend. Wel echter verwierf het officierscorps door de adellijke tradities van zijn leden een eigen erencode en een eigen corpsbesef. De weinige officieren van burgerlijke afkomst pasten zich over het algemeen te zeer bij deze tradities aan om deze ontwikkeling te kunnen verstoren.

Van belang is verder, dat de geweldmonopolisering door de staat en de terugroeping in de militaire arena van de adel aan de burgerij niet onopgemerkt was voorbijgegaan. Verzet tegen de door de vorsten ondernomen pogingen om alle gewelduitoefening aan zich te trekken, haar uit het openbare leven te verbannen en toe te vertrouwen aan apart daartoe aangestelde functionarissen, viel van de zijde van de burgerij niet te verwachten. Integendeel, hoewel zij over de uitsluiting uit het militaire leven wel ressentimentsgevoelens koesterde, ontstond overal onder de Europese burgerij de neiging, iedere vorm van gewelduitoefening — zelfs die van de geregelde overheidsdienaren — met afschuw te beschouwen; reden waarom de oorlogen in de 18e eeuw door de staten wel „instrumenteel” móésten worden gevoerd.

De conclusie moet echter al met al luiden, dat voorlopig de „technische” en de „corpsgeest”-aspecten van het professionaliseringsverschijnsel elkaar nog niet verdroegen. De maatschappelijke dragers van deze beide aspecten — de adel en de burgerij — waren nog niet tot het aanvaarden van een gemeenschappelijk operatieterrain te bewegen geweest. Zij tolereerden elkaar en elkaars specifieke inbreng nog niet. Een maatschappijstructuur, waarin adel en burgerij min of meer op voet van gelijkheid ongehinderd elk hun eigen bijdrage op militair terrein tot gelding konden brengen, was in de 18e eeuw eenvoudig nog niet tot stand gekomen.

Reeds vroeg in de 18e eeuw echter bestond onder enkele legeraanvoerders ontevredenheid met de voorzichtige en weinig beslissende wijze van vechten die toen het militaire bedrijf kenmerkte. Deze opvattingen konden in de genoemde periode echter geen ingang vinden. Voor het navolgen van nieuwe denkbeelden op grote schaal ontbraken zoveel voorwaarden, dat slechts een maatschappelijke omwenteling een dergelijk gebeuren mogelijk zou maken. De Franse Revolutie bracht nu een dergelijke omwenteling teweeg en de militaire ge-

volgen daarvan lieten niet lang op zich wachten. In het post-napoleontische tijdvak was het echter Pruisen dat via een diepe militaire vernedering het sein van de nieuwe tijd het best had begrepen. Het land zag in deze vernedering juist gelegenheid om een radicale wijziging in zijn sociale, politieke en militaire structuur aan te brengen, waarbij het vooral op militair gebied de aanzetten van Napoleon zou afronden. Het is naar mijn mening in Pruisen geweest dat door een overigens niet spanningsloos verlopend samengaan van (groot)burgerlijke en aristocratische inbreng, de professionalisering van het officierscorps voor het eerst gestalte heeft gekregen. Na verloop van tijd is dan deze constructie van hieruit door andere landen overgenomen.

Eerst nadat in Pruisen — geleidelijk aan en van bovenaf beheerst — een aantal sociale hervormingen was ingevoerd, kon het land antwoord geven op de Franse militaire uitdaging en zijn kleine beroepsleger — door hoge edelen geleid — vervangen door een conscriptieleger, waarin de officiersposten werden bekleed door op hun vaktechnische competentie geselecteerde personen. Deze officieren kregen bovendien, meer dan in de Franse legers, gelegenheid zich te laten gelden, omdat in Pruisen destijds een krachtig nationaal leider ontbrak. Geen vorst of veldheer van het formaat van Napoleon verhinderde zo het zelfstandig denken en optreden van de officieren, terwijl tevens de gelegenheid kwam te vervallen om het bij een tijdelijke en weinig ingrijpende oplossing van het leiderschapsprobleem te laten. Pruisen moest zo wel zijn toevlucht nemen tot het opleiden van militairen. De opvatting won hier geleidelijk veld, dat genieën overbodig waren en ook maar beter konden worden gemist omdat zij te grillig en te onvoorspelbaar in hun optreden en te weinig duurzaam in het gebruik zouden zijn. De opleiding van een zo groot mogelijk aantal van redelijk begaafde „middelmatigen”, die in een strak organisatorisch kader zouden opereren, zou volgens de Pruisische hervormers meer kansen bieden op continu betrouwbare prestaties. Het volgen van een prestige en invloed verschaffende carrière in het leger moest volgens de hervormers dan ook worden gekoppeld aan een opleiding die via vergelijkende examens borg zou staan voor de vaktechnische competentie van de officieren. Wel meenden zij echter dit mechanisme te moeten

verbinden met dat van de coöptatie. Behalve bekwaam moest de kandidaat ook nog sociaal acceptabel zijn in de ogen van zijn toekomstige collega's. De opleidingsgedachte zou dus in deze constructie niet mogen conflicteren met de van even groot belang geachte voorwaarde van homogeniteit van het corps officieren. Door het hantieren van deze beide mechanismen wisten nu de lagere adel, de hogere burgerij en de niet-Pruisische officieren het monopolie van de hoge Pruisische adel op de belangrijkste officiersposten te breken, waardoor personen die in het oude Pruisische leger gediscrimineerd waren — zoals o.a. Gneisenau, Scharnhorst en Clausewitz — eindelijk carrière konden maken en invloed verwerven.

Hun culminatie vonden alle hervormingsideeën in de instelling van een Generale Staf, een instituut dat zich door de Pruisisch/Duitse vrees voor een meerfrontenoorlog ook meer dan elders een blijvende invloed kon verwerven. Er stonden de Pruisisch/Duitse militair namelijk twee mogelijkheden open om zich op een meerfrontenoorlog voor te bereiden. De eerste kwam erop neer, dat de grenzen van het gehele rijk zouden worden versterkt met forten en garnizoenen en andere verdedigings- en uitvalsmiddelen. De tweede mogelijkheid was de grenzen onverdedigd te laten, maar in het achterland een snel mobiliseerbaar en gemakkelijk transporteerbaar leger te hebben klaarstaan, dat in geval van nood zonder moeite naar alle fronten zou kunnen worden gestuurd, of dat, vóór de vijand aanviel, offensief zou zijn in te zetten. Het behoeft niet te verbazen, dat Pruisen/Duitsland voor de tweede oplossing van het omsingelingsprobleem koos. Als enig Europees land had het de militaire erfenis van Napoleon behoed door een massaleger op de been te houden en begrip op te brengen voor diens snelheids- en omsingelingsvoorkeur en voor diens verlangen veldslagen tot beslissingsslagen te maken. De keuze voor de tweede oplossing stelde echter wel bijzonder hoge eisen aan het organisatorische en planningsvermogen van het leger, en legde de nadruk op het gebruik van vaktechnische vaardigheid van velerlei aard. Al deze zaken konden slechts aan een Generale Staf worden toevertrouwd, die hiermee dan ook meer dan in andere Europese landen een bestaansrecht verwierf.

Als gevolg van de geleidelijke professionalisering

van het officierscorps en van de instelling van de Generale Staf ontstond nu in Pruisen voor het eerst ook een duidelijk onderscheid tussen de militaire en de politieke leiders van het land. De vakbekwaamheid van het tweemanschap Bismarck-Moltke symboliseert de professionalisering van het militaire, en daarmee tevens van het politieke beroep. Tot welke problemen echter dit tweehoofdige leiderschap later zou leiden, bleek al even tijdens hún actieve-dienstperiode. Reeds Bismarck had als politicus, die meer overwegingen tegelijk bij zijn beleid moest laten meespelen, moeite om Moltke tot het standpunt over te halen dat het eenzijdig beklemtonen van militaire overwegingen tot politieke moeilijkheden zou kunnen leiden. Latere kanseliers echter, geconfronteerd met militairen die hun macht door de successen van 1870-'71 en voorgaande jaren hadden uitgebreid, slaagden er meestal niet meer in tegen de militaire argumenten nog andere overwegingen naar voren te brengen. Om het feit, dat hun handelingen zich in een politiek kader voltrokken, bekommerden deze militairen zich steeds minder en voor de overweging dat hun professioneel-militaire voorkeur voor korte en beslissende oorlogen op politiek terrein ernstige — en politiek niet meer goed te maken — consequenties zou kunnen hebben, bleken zij niet meer vatbaar.

Juist het streven naar korte, beslissende oorlogen borg echter, door het al te eenzijdig beklemtonen van louter militaire overwegingen, het gevaar in zich dat de strijd zou gaan escaleren. Het verlangen de oorlog, het koste wat het kost, in een zeer korte tijd met een beslissende overwinning te bekronen, zou immers de professionele militair onder bepaalde omstandigheden ertoe kunnen brengen ook civiele objecten als doelwit voor zijn acties te gaan aanmerken. Behalve de tactische lessen van de Amerikaanse Burgeroorlog en de Russisch-Japanse oorlog werden ook de ervaringen van de Engelsen tijdens de Boerenoorlog door de Duitse officieren verwaarloosd. De absolute trekken, die deze oorlog verkreeg door de deelneming van burgers aan de strijd en door het tot expliciet militair doelwit maken van die burgers, werden onvoldoende als onvermijdelijk onderkend waar militaire overwegingen gaan prevaleren boven andere en waar burgers niet worden ontzien als zij de mogelijkheid in de weg staan om in korte tijd een militaire beslissing te forceren. Bovendien

draaide in Duitsland door de onbelemmerde ont-plooiing van het professionele model ook op puur militair gebied de formule vast. Het op zich zelf loffelijken streven, een oorlog snel te willen beëindigen, onttaarde in een hardnekkige en krampachtige, inflexibele fixatie op — wat de tactiek betreft — massale stormaanvallen, en — wat de strategie betreft — op de wens een oorlog, hoe groot van omvang ook, in één enkele veldslag te beslechten.

Het idee, de vijand in één grandioze slag te verslaan, betekende dat alle officieren — tot de hoogste toe — gebonden werden aan de details van het hiervoor opgestelde plan. Afwijkingen, zelfs de kleinste, konden het plan en het daarbij behorende tijdschema in de war sturen en waren dus volstrekt uit den boze. De conformiteit, die zo werd geëist van een van te voren opgesteld, minutieus geregeld plan, benam natuurlijk vrijwel alle officieren hun handelingsvrijheid. Zij werden daarmee gereduceerd tot uitvoerders zonder een verder gaande verantwoordelijkheid dan zich stipt te conformeren aan de van te voren opgestelde richtlijnen. De professionele formule begon zich zo tegen haar representanten te keren.

Het Duitse „meesterplan” dat in 1914 ten uitvoer werd gelegd, was ontwikkeld door von Schlieffen; rond de eeuwwisseling de leidende denker van de Generale Staf. Zijn gehele leven had hij gewijd aan het vinden van de perfecte vernietigingsslag, die hij na lang zoeken meende te hebben gevonden in de slag bij Cannae, waarin Hannibal de Romeinen beslissend had verslagen. Daarbij vergat von Schlieffen echter wel in aanmerking te nemen dat Cannae de Punische oorlogen bepaald niet in het voordeel van de Carthagers had beslecht. Door de uitvoering van een immense omsingelingsbeweging hoopte hij de Franse legers te vernietigen, om daarna de handen vrij te hebben voor de strijd in het Oosten. Door dit plan verviel echter in feite het verschil tussen tactiek en strategie: door de hele oorlog in het Westen met één slag te willen beslissen, vloeiden tactiek en strategie samen of, liever gezegd, de strategie en het strategische denken verdwenen en slechts de tactiek bleef over.

Het terugbrengen van alle militaire handelingen tot het terrein van de tactiek had voor de Duitse legers in 1914 ernstige gevolgen. Met het mislukken van het grote omsingelingsplan was eenvoudig geen rekening gehouden, en visies voor een

langdurige oorlogvoering waren dan ook niet ontwikkeld. De Duitsers bleken geen strategische plannen voor een langdurige oorlog te hebben gemaakt en zij moesten om die reden wel vanaf 1915 op dit terrein gaan improviseren. Nu wreekte zich de professionele fixatie op korte, beslissende oorlogen. Niet geplaagd door twijfels aan het eigen tactische kunnen hadden de professionele officieren zich niet beziggehouden met het ontwikkelen van lange-termijnvisies, waarin militair zwakke partijen — die weten, veldslagen toch niet te kunnen winnen — zich juist specialiseren. Als strategen, als militairen die ook niet-militaire overwegingen bij hun lange-termijnbeslissingen in aanmerking moeten nemen, toonden de Duitsers zich in de Eerste Wereldoorlog bijzonder zwak. Na jarenlang het politieke strijdtoneel te hebben verwaarloosd, konden hun diplomatieke acties weinig imponeren, en op militair terrein bleek het strategische onvermogen ook politieke factoren in aanmerking te nemen o.a. uit het besluit tot uitvoering van de onbepaalde duikbootoorlog en uit de wijze waarop de oorlog in het Oosten werd afgehandeld.

Dit lijkt mij een probleem dat ook later, in de 20e eeuw, Duitse legeraanvoerders — en professionele militairen uit andere landen — parten heeft gespeeld. De nadruk die het professioneel-militaire model in Duitsland bleef ontvangen, leidde ertoe dat men in de Tweede Wereldoorlog voor soortgelijke problemen werd geplaagd. De professionele instelling van de Duitse legerleiding deed hen de misrekening maken, dat de tegenstanders na de Blitzkrieg ook wel de nederlaag zouden toegeven. Voor professionele militairen is immers de kous wel af wanneer hun geregelde leger is verslagen. Hoewel volgens de professionele formule burgers misschien wel in de bewapeningsindustrie massaal mogen worden tewerkgesteld, en slachtoffers onder hen zeker kunnen vallen, wordt uitdrukkelijk níét van hen verwacht, dat zij zich op eigen gelegenheid actief in de strijd gaan mengen en aan de gevechten gaan deelnemen. Met het overwinnen of verliezen van het overheidsapparaat, van het door professionele officieren geleide geregelde leger, wordt een oorlog beslist en de burgers — die de gewelddoefening immers hebben gedelegeerd — dienen zich maar daarbij neer te leggen.

Ook in de Tweede Wereldoorlog bleek nu aan

Duitse zijde een lange-termijnvisie te ontbreken. Bovendien bleek het hen onmogelijk adequaat te reageren toen na de Blitzkrieg de kous n  t af bleek en de burgerbevolking van de verslagen landen lijdelijk of openlijk verzet begon te plegen, daarbij blijk gevende van de intentie zich niet te willen houden aan de „regels van het spel”, het instrumentele spel van de professionele officieren.

Ook in de Tweede Wereldoorlog bleken Duitse legeraanvoerders knappe tactici, die in geregelde veldslagen — met aan beide zijden geregelde legers — bijzonder moeilijk waren te verslaan. Opnieuw echter toonden zij zich zeer zwakke strategen. Zij misten inzicht in de krachten die zij met hun Blitzkrieg — een professioneel sterk staaltje — hadden losgemaakt, en zij waren volstrekt onkundig in het reageren op de niet-instrumentele en niet aan regels gebonden strijd met de burgers in de bezette gebieden.

Niet-militairen daarentegen (en in het algemeen elke partij die militair zwak staat) weten dat zij op korte termijn geen successen kunnen behalen tegenover professionele militairen. Zij beseffen dat het hun daarvoor eenvoudig aan middelen ontbreekt. Zonder organisatie (of slechts met een zeer rudimentaire), zonder voldoende wapens en zonder kennis en ervaring moeten zij de strijd aangaan met goed getrainde, in een strak organisatorisch kader gebonden en goed bewapende militairen. Zij zullen dan ook in de regel geen neiging vertonen tegenover hun in militair opzicht zo superieure vijand alles op   n kaart te willen zetten. Zo gebrand de professionele militair erop is de oorlog kort te houden en in een zo klein mogelijk aantal regelrechte slagen te beslissen, zo verlangend zal de niet-professionele partij zijn om de veldslag te vermijden. Deze laatste groep moet het vechten nog leren, moet nog wapens verzamelen, moet nog mensen recruter en trainen en moet nog een organisatie opbouwen. Aan deze zijde valt dan ook te verwachten, dat men zich juist zal gaan toeleggen op de lange-termijnplanning: men zal zich noodgedwongen wel moeten gaan specialiseren in het vermijden van de geregelde veldslag, en zich moeten toeleggen op het verwerven van strategische vaardigheden.

Militair zwakke, niet professionele partijen in een gewapend conflict moeten rekening ermee houden

vele directe botsingen met hun tegenstander te zullen verliezen. Hun enige streven is dan ook erop gericht slechts de laatste slag te winnen. Bovendien zijn militair zwakke partijen, door hun verwaarlozing van een tactische oplossing voor hun problemen, ook eerder geneigd en in staat bij hun strategisch denken ook niet-militaire factoren in aanmerking te nemen. Hoewel zwak in strikt militaire middelen weten zij dan ook in het algemeen economische, psychologische, politieke en ideologische wapens vaardig te hanteren. De mobilisering van dit arsenaal en de weigering zich in veldslagen vroegtijdig bloot te geven, leiden tot een strijdwijze waarop een door professionele officieren aangevoerd leger dikwijls het antwoord zal moeten schuldig blijven. In de eerste plaats biedt de tegenstander de professionele militair geen doelwit. In de tweede plaats gaat de oorlog bijzonder lang duren, waardoor van hem ook strategisch optreden wordt verwacht en het bij zijn beslissingen mede in overweging nemen van niet-militaire factoren. Dit is niet zijn sterkste punt, en het kan hem bovendien dwingen de hele oorlogvoering zo aan te pakken, dat hij zich niet meer als de enige deskundige kan aandienen, een gegeven dat hem natuurlijk zijn monopoliepositie kan kosten.

Dit thema valt echter buiten de probleemstelling van een studie die zich toespitste op de *wording* van het professionele officierscorps. Vormde dit wordingsproces een weinig onderzocht onderwerp, van de spanningen waaraan vandaag de dag het professionele militaire leiderschap bloot staat, kan men dit niet stellen. De professionalisering van het militaire leiderschap — het duidelijkst opgetreden in Duitsland, hoewel het Amerikaanse leger er in het jongste verleden interessante parallellen mee vertoont — heeft geleid tot een, men zou haast zeggen „exhibitioneren” van strikt militaire capaciteiten. De drang om met perfect opgeleide en getrainde militairen — samengevoegd in een volgzzaam apparaat — met groot vertoon van onnavolgbare technische competentie in zeer korte tijd een oorlog af te handelen, kan echter gemakkelijk voeren tot een verwaarlozing van het niet-militaire kader en de niet-militaire consequenties van dit optreden. Een onderzoek naar de wordingsgeschiedenis van het professionele militaire leiderschap moet ook d  ze conclusie formuleren.

## Discussie

*Maj Eijzenring* meent behalve de door inleider geschetste kenmerken van het professionaliseringsproces ook bepaalde contra-indicaties te kunnen onderkennen in het Nederlandse officierscorps. Hij denkt in het bijzonder aan een drietal aspecten:

1. de *supervisie*, die in een typisch professionele cultuur is overgelaten aan beroepsgenoten doch in een meer ambtelijk apparaat vaak bij anderen berust;
2. de *carrièrebewustheid* die een belemmering zou kunnen vormen voor een verder evolueren van de professionaliteitsgedachte;
3. de problematiek van de *twee- of meerzijdige loyaliteit*, enerzijds aan de professie, anderzijds aan de organisatie en mogelijk aan de samenleving.

*Dr. Teitler*. De professionele formule kent uiteraard allerlei onderverdelingen. Een arts, advocaat of notaris bijvoorbeeld kan om vele redenen niet met de professionele militair op één lijn worden gesteld. Heel belangrijk is daarbij, dat de militairen deel uitmaken van een organisatie en dat het organiseringsproces voorafging aan hun professionalisering. In die vergelijking is ook van belang dat de „afnemers” van de diensten der artsen e.d. niet zelf georganiseerd zijn: zij nemen die diensten van de professionals af als enkeling en dat maakt hun positie in de markt zwak. Zij gaan zich dan wel organiseren, bijvoorbeeld in een ziekenfonds maar dat is pas van de laatste tijd. Als „afnemer” van de militairen heeft daarentegen altijd wel een organisatie gestaan, en daardoor was de professionele militair nooit de vertegenwoordiger van een vrij beroep maar altijd ook overheidsdienaar. Hij heeft dan ook altijd moeten accepteren dat hij zich diende te schikken naar politieke richtlijnen. Dat historische proces heeft hem doorlopend beïnvloed, al kon het per land en per periode wel wisselen. Soms onttrok hij zich daaraan, zoals tijdens de Tweede Wereldoorlog de Japanse marine deed toen zij zelf de politieke leiding aan zich trok. Maar dit spanningspunt van de *supervisie* is beslist geen aspect van de laatste tijd. Dat het in Duitsland

wel en in Engeland veel minder conflictstof opleverde, komt mijns inziens doordat de Britse slagvloot van meet af aan diende als middel voor het verdedigen van de commerciële expansie en de koloniale aanvoertlijnen, ergo steeds middel was voor een staat waarin commerciële belangen de boventoon voerden. In Duitsland daarentegen leidde de geografische positie tot een continue angst voor omsingeling en bijgevolg konden daar de militairen zich veel meer laten gelden. Maar nogmaals, de supervisieproblematiek is zeker niet nieuw.

Het tweede punt, de *carrièrebewustheid*, is voor mij vrijwel onbekend terrein. Wel hebben verschillende krantepublicaties mij geleerd dat de professionele militairen ook over de grenzen van hun organisatie heen kijken en beïnvloed raken door wat zich daarbuiten afspeelt. Dat is logisch, de militairen sluiten zich zelf niet buiten. De idee dat de militaire professe een gesloten geheel vormt, past dan ook meer in de vorige eeuw dan in onze dagen. Maar aan uitspraken over dit punt waag ik mij liever niet: ik zou liever geïnteresseerd toehoorder willen zijn bij een discussie daarover onder u als professionelen.

De *dubbele loyaliteit* ten slotte zie ik inderdaad als een groot probleem voor de militaire professe, hoewel dat aspect wel ver ligt van de wordingsgeschiedenis die ik bestudeerde. Aan de daaromtrent onder u levende opvattingen meen ik als buitenstaander weinig essentieels te kunnen toevoegen, omdat mijn mening daarover ten hoogste strikt persoonlijk kan zijn, niet gebaseerd op een grondige studie van paraat beschikbaar feitenmateriaal, zodat u de wetenschappelijke waarde daarvan wel evenzeer als ik zelf zult betwijfelen.

*Maj Hamelers* heeft behoefte aan een korte toelichting op het door de inleider gehanteerde begrip *militair leiderschap*: moet daarbij de nadruk worden gelegd op „bevelvoerende functie” of acht inleider de militaire stijl en wijze van leidinggeven zo specifiek dat hij daarin een kenmerk van de professe zou willen zien?

*Dr. Teitler*. Met het hanteren van het

begrip *militair leiderschap* heb ik geen bepaalde bedoeling gehad; ik heb het min of meer gelijkgesteld aan termen als professioneel leiderschap, professioneel officierscorps e.d., waarbij ook zonder die te definiëren wel uit de context blijkt wat precies wordt bedoeld. Nu geloof ik wel dat in de militaire context het leiderschap altijd vrij specifiek is geweest. De daarvoor vereiste kwaliteiten waren niet doorlopend in het militaire milieu bruikbaar of essentieel. In perioden als de 18e eeuw, waarin de adel opnieuw de krijgsmacht ging domineren, behoefde die adel in het algemeen slechts weinig specifiek militaire kennis in te brengen, integendeel, het inbrengen van een zekere instelling en het overleggen van adelspapieren waren belangrijker dan het bezit van militaire bekwaamheid. De adel was een universele leiderscategoric, wier kwaliteiten, evengoed als in de militaire organisatie, ook zouden kunnen worden benut in bv. de buitenlandse dienst. De adel, die zich zelf als „allround” beschouwde, oordeelde het daarom overbodig zich in het militair-technische te verdiepen.

Die situatie is veranderd, het beeld is gewijzigd en het militaire leiderschap onderging in dat proces eveneens wijziging. Soms blijkt het militaire leiderschap uitsluitend als zodanig bruikbaar, en nergens anders. Niet alleen wordt de militair zeldzamer als zijn capaciteiten nergens elders kunnen worden benut, hij wordt tevens kwetsbaarder als hij aan die ene plek wordt gefixeerd en daardoor sterker gebonden raakt aan de ene opdrachtgever die het materieel ter beschikking stelt.

In onze tijd kan de professionele militair zijn vaardigheden en capaciteiten ook in de burgermaatschappij gehonoreerd krijgen. Dat zou — zegt men — kunnen leiden tot een minder sterke identificatie met de ene organisatie en tot een nauwlettend toezien op de ontwikkelingen in de samenleving om de daar geboden kansen snel te kunnen grijpen. Janowitz maakt op grond daarvan zijn onderscheid tussen *heroïci* en *managers*, waarbij dan voornamelijk de laatsten wel, doch de eersten niet elders gewild zijn. Een kettingreactie in die groep van managers zou wellicht



denkbaar zijn, vooral als zich daarin een minder sterke identificatie met de militaire professie zou gaan aftekenen. Zo'n kettingreactie zou dan kunnen leiden tot het verlaten van de militaire organisatie.

Onderzoeken daarnaar zijn vooral in de Verenigde Staten ingesteld: daar is het een probleem, met name in de luchtmacht. Duitsland doet er in Europa iets aan maar een algemene uitspraak kan op de nog onvoldoende gegevens nog niet worden gebaseerd. En hoe dat in de Nederlandse krijgsmacht gesteld is, is mij volledig onbekend.

*Dr. Schulten* vraagt of inleider nader wil ingaan op zijn constatering dat door invoering van het zware geschut op de schepen de tactiek veranderde. Hij meent namelijk dat ook bij hetzelfde geschut de tactiek wel veranderde, zij het om andere redenen: naarmate men de organisatie beter onder de knie kreeg, zowel bij de marine als bij het landleger, kon men de wanorde beter voorkomen en de strijd ook meer verantwoord gaan voeren. Dat maakte een verandering van de tactiek mogelijk, méér dan een nieuw wapen dat deed.

*Dr. Teitler.* Er zijn meer factoren aan te geven dan in het korte bestek van deze voordracht. In mijn uitgebreidere studie zijn die ook opgesomd. Maar de bewapening was wel bijzonder belangrijk. De kanons wisselden soms sterk in een vrij korte periode. De kracht van het schip kwam dan duidelijk in het geschut te liggen, mits dat in voldoende aantallen kon worden gevoerd. Aan de zijkant kwamen dan steeds meer geschutspoorten en de oplossing was dan het hoger maken van het schip. De Engelsen kwamen zo tot driedekkers maar Nederland had geen havens die zich daarvoor leenden en hield het op twee dekken met, bijgevolg, minder geschut.

Bovendien had Nederland een zeer versnipperde marineorganisatie met niet minder dan vijf Admiraliteiten, tegenover de Engelse gecentraliseerde organisatie. Voeg daarbij de Nederlandse perikelen over de financiële verzorging van marine en landmacht, met uiteraard de marine als troetelkind van de beide Hollanden, Zee-

land en Friesland, terwijl de stadhouders zich meer op het leger concentreerden. Het geregeld bijebrengen van gelden was moeilijk en het bouwen van uitsluitend voor de oorlog bestemde schepen kwam in ons land pas in het einde van de 17e eeuw op gang, omdat men bij voorkeur de grotere handelsschepen ombouwde tot oorlogsbodems. De VOC bood haar schepen dan aan de staat aan, vaak met de bijbehorende kapiteins, die van tactiek niets wisten, te individualistisch opereerden en zich aan afspraken niet stoorde. Beschik- ten de Engelsen reeds onder Hendrik VIII, en vooral onder Cromwell, over een ware slagvloot, zonder nevenfuncties, Nederland huldigde nog tot na de Tweede Engelse oorlog het „multiple-purpose“-beginsel dat de schepen soms voor de oorlog moesten dienen maar daarbuiten voor de koopvaardij bruikbaar moesten zijn.

Het was daarom voor Nederland harde noodzaak uit de ondoelmatige versnippering te geraken die tot verpletterende nederlagen kon leiden. De staatscentralisering kon voor die versnippering een remedie zijn, zoals werd bewezen door bijvoorbeeld het sterk gecentraliseerde Pruisen dat in oorlogstijd letterlijk alles en iedereen kon mobiliseren terwijl het rijkere Nederland, dat veel meer inwoners telde, nooit tot een dergelijke mobilisatie kwam, afgezien van incidentele uitschieters onder Johan de Witt of Willem III.

Het is dus zeker niet alleen het wapen, dat een alles beslissende rol speelde, ook de organisatie van de krijgsmacht en de staatsstructuur daarachter moeten worden meegewogen. Als het wapen in mijn voordracht ietwat monocausaal is overkomen, dan is dat meer het gevolg van de comprimering van de stof dan dat mijn opvatting zo zou luiden.

*Kap Van Tijn* is benieuwd of inleider de door hem geschetste lijnen uit de wordingsgeschiedenis ook kan doortrekken naar het heden, en voorts naar diens mening over de waarde voor de professie van een officiersopleiding in internaatsverband: acht inleider die functioneel of disfunctioneel?

*Dr. Teitler.* Het wordingsproces biedt zeker mogelijkheden tot het doortrekken van een aantal draden. In de voordracht werd dat al gedaan, met name voor de landmacht tot in bepaalde facetten van de Tweede Wereldoorlog. De nadruk die ik daarna heb gelegd op de opstelling van niet-professionele militairen moet u de guerrillategenstanders van de professionele militaire leiders wel doen herkennen. Anderzijds meen ik dat voor het heden duidelijk onderscheid zou moeten worden gemaakt naar de drie krijgsmachtdelen, naar de wijzigingen in de onderlinge relaties en naar wat zich in politiek opzicht heeft gewijzigd. Maar voor een voordracht moet nu eenmaal een grens worden getrokken. Ook het proefschrift over dit onderwerp is begrensd.

De moeilijkheid bij een doortrekken over die grenzen is vooral, dat ook buiten de militaire organisatie zoveel zaken van land tot land kunnen verschillen. Bovendien is de van oorsprong Europese professionele militair sindsdien gekopieerd door landen buiten Europa, te beginnen met Japan. Doortrekken van de alhier onderkende lijnen zou mij verplichten ook die andere landen erbij te betrekken, met inbegrip van hun interne, gewijzigde patronen waaromtrent dan een aantal factoren nader zou moeten worden onderzocht. Dat zou dan zeker nopen tot het ontwarren van al die ingewikkelde lijnen, maar het zou zonder enige twijfel een afzonderlijke studie vergen waarmee dan wellicht weer een afzonderlijke voordracht zou zijn te vullen. De tweede vraag kan bevestigend worden beantwoord: het internaatsverband is zeker functioneel. Daarvoor zijn tal van historische bewijzen aan te voeren. In verscheidene landen en in diverse perioden heeft men dan ook steeds weer naar dat internaatsverband gestreefd. Een van de oudste ontwikkelingen werd al door Maurits op gang gebracht toen hij in het Nassause zijn eerste krijgsscholer vestigde. Ook dat werd daarna gekopieerd, eerst in de protestantse buurlanden, daarna ook elders. In de 18e eeuw raakte het in diskrediet, in Frankrijk vooral door wangedrag van adellijke leerlingen, maar ik ben ervan overtuigd dat het steeds positief functioneel is geweest.

Wanneer onder de huidige omstandigheden het professionele militaire leiderschap vele en ingrijpende veranderingen ondergaat zou men zich kunnen afvragen of nu het internaatsverband nog altijd functioneel is. Die vraag laat zich niet ineens beantwoorden. Het openbreken van corpora e.d., is in volle gang en vaak zelfs al afgerond. Maar het al dan niet handhaven van het internaatsverband hangt ten nauwste samen met wat men thans vindt dat de juiste kenmerken van een professioneel officierscorps behoren te zijn. En dat „behoren” is niet uitsluitend iets van de professionelen zelf, maar daarin moet dan in laatste instantie ook de samenleving medezeggenschap hebben.

*Bgen Walthuis.* Mevrouw, mijne Heren. Ik wil graag dank brengen aan de inleider en aan de vragenstellers die met hem de discussie hebben mogelijk gemaakt. Daarbij is wel gebleken dat er iets is losgewoeld. Dat kon — hoezeer het ons allen ook bezighoudt — niet allemaal worden beantwoord door deze inleider. Hij sprak over de wordingsgeschiedenis van een begrip dat in onze dagen veel wordt gehanteerd en ook vaak wordt misbruikt. Ook uit de discussie daarna is wel gebleken dat er een verschillende, variabele inhoud kan worden gegeven aan het begrip „professionaliteit” en dat er vele interpretaties mogelijk zijn. Deze inleiding over de wordingsgeschiedenis zou dan ook zeer goed kunnen worden vervolgd met een verslag van de evolutie sindsdien. Enkele vraagstellers duiden ook in die richting en met name de laatste daarvan zou in die zin kunnen wor-

den beantwoord: zodra wij duidelijkheid hebben over wat wij vandaag onder professionaliteit willen en moeten verstaan, kunnen wij ook bepalen of de internaatsopleiding voor het professionele officierscorps al dan niet functioneel is.

Dr. Teitler sprak in zijn voordracht over de, aan de professionele officier tijdens de wordingsgeschiedenis gestelde, drieledige eis, de oorlog „clean, short and decisive” te houden. Tegenwoordig gaan de eisen daar nog boven uit: van de professionele officier eist men dat hij de geweldsuitoefening en iedere vorm van oorlog voorkomt. Daarbij is voor hem nog steeds onmisbaar dat hij beschikt over dezelfde basis die ook in het verleden voor hem gold, namelijk te zorgen voor de geloofwaardigheid van het militaire apparaat, dat nu in het kader van crisismanagement met die oorlogsvoorkoming zal worden belast, en waarin zijn professionaliteit niet kan worden ontbeerd. Ook de overige aspecten, die van een geheel andere aard zijn dan het hanteren van militaire technieken en het ontplooiën van strikt militaire bekwaamheden, blijven nog steeds onverkort gelden: wij zullen nog steeds niet kunnen buiten waarden als discipline, saamhorigheid, offerbereidheid, corpbesef, erecode, e.d.

Onze hedendaagse professionaliteit zal zich nu veelvuldig moeten richten op iets dat in het verleden aanzienlijk minder zorg baarde en heel anders kon worden aangepakt. Wat wij nú nodig hebben is „the capacity of solving problems and conflicts in management”. Die capaciteit moet tegenwoordig naar mijn mening worden vooropgesteld, terwijl het vroe-

ger eigenlijk meer een uitvloeisel van de functie was. Men zou kunnen zeggen dat daar een plaatsverwissing van oorzaak en gevolg in schuilt. Dat valt ook in ander opzicht te constateren, in een zelfde geest als bleek uit dr. Schultens vraag: was de invoering van ander geschut *oorzaak* van een tactiekwijziging, óf was ze het *gevolg*?

De professionele officier van onze dagen dient éérst de juiste tactiek te bepalen, en dan te vragen om het daarin benodigde geschut, in plaats van eerst het geschut op het schip te plaatsen en daarna een tactiek te bedenken waarin het geschut wordt geoptimaliseerd. En het is dát militaire professionalisme waarmee wij nu al redelijk goed op weg zijn. Samenvattend: de professionaliteit van de huidige officier is meer dan voorheen een *attitude* waarvan wij hopen dat zij ons ook strategische winst zal kunnen opleveren. En de maximale strategische winst die ik mij voorstel ooit te kunnen behalen is „het voorkomen van de oorlog”. Daarvoor zal, in de samenwerking van het militaire en politieke teamverband, meer nodig zijn dan uitsluitend een militair-strategische professionaliteit: de hoogste winst kan slechts worden geboekt als een zelfde professionaliteit ook zal kunnen worden gevonden bij hen die met de politieke strategie zijn belast.

Met de hoop daarop wens ik u wel thuis en besluit ik deze vergadering.

#### Aanbevolen literatuur

G. Teitler — *De wording van het professionele officierscorps* (proefschrift). Uitg.: Universitaire Pers, Rotterdam, 1974.

**VERSLAG over de financiële situatie van de Kon. Vereniging, 1 oktober 1973 - 30 september 1974**

ONTVANGSTEN				UITGAVEN			
	RAMING	REALISATIE	TOTAAL		RAMING	REALISATIE	TOTAAL
1. Contributies	f 29.796			1. Vergoedingen			
— 1972/73		f 230,—		— 2e secretaris	f 1.200	f 1.500,—	
— 1973/74		29.247,48		— penningm.	1.200	1.500,—	
— 1974/75		174,—	f 29.651,48	— inleiders			
2. Subsidie	f 2.500	f 2.500,—	f 2.500,—	— voordrachten	1.450	300,—	
3. Verkoop nrs	f 125	f 21,25	f 21,25	— auteurs			
4. Verzamelbanden	f 100	f 52,50	f 52,50	— kw.berichten	1000	400,—	
5. Advertenties	f 500	f 594,96	f 594,96	— winnaar(s)			
6. Subsidie Bijz. leerstoel	P.M.	f 5.400,—	f 5.400,—	— prijsvraag	900	—	f 3.700,—
7. Rente spaarrekening	—	f 94,70	f 94,70	2. Druk- en verzendkosten			
				— circulaire	f 1.000	f —	
				— convocaties	2.100	1.691,38	
				— kwartaalber.	25.000	11.835,15	f 13.526,53
				3. Kosten			
				— bijeenkomsten	f 850	f 385,75	f 385,75
8. Sub-totaal			f 38.314,89	4. Onkosten	f 2.700	f 1.489,35	f 1.489,35
9. Saldo Giro op 1 oktober 1973			f 7.932,65	5. Uitgaven Bijz. leerstoel		P.M.	f 4.582,29
10. Saldo renterekening op 1 oktober 1973			f 4.033,50	6. Restituties	—	f 75,—	f 75,—
11. Totaal			f 50.281,04	7. Sub-totaal			f 23.758,92
				8. Saldo Giro op 30 september 1974			f 18.393,92
				9. Saldo renterekening op 30 sep 1974			f 8.128,20
				10. Totaal			f 50.281,04

**BALANS per 1 oktober 1974**

DEBET		CREDIT	
1. Saldo Giro	f 18.393,92	1. Vooruitbetaalde contributie	f 174,—
2. Saldo renterekening	f 8.128,20	2. Nog te betalen onkosten	f 75,—
3. Nog te ontvangen contributie	f 650,—	3. Uitgaven i.v.m. Bijz. leerstoel	f 817,71
4. Voorraad banden	f 570,—	4. Voordelig saldo	f 26.675,31
	f 27.742,12		f 27.742,12

**BEGROTING voor het verenigingsjaar 1974-1975**

ONTVANGSTEN				UITGAVEN			
1. Contributies 74/75:				1. Vergoedingen			
1100 × f 25 =	f 27.500			— secr./penningmeester	f 3.000		
Na te vorderen 73/74:				— inleiders voordrachten	1.500		
26 × f 25 =	650			— auteurs kwartaalberichten	1.300		
	f 28.150			— winnaar(s) prijsvraag	900	f 6.700,—	
Minus vooruitbetaalde contributie	174	f 27.976,—		2. Druk- en verzendkosten			
2. Subsidie		f 2.500,—		— circulaire	f 1.000		
3. Verkoop losse nummers MiC		f 25,—		— convocaties	2.000		
4. Verkoop verzamelbanden		f 50,—		— kwartaalberichten (4 ×)	30.000	f 33.000,—	
5. Opbrengst advertenties		f 500,—		3. Kosten bijeenkomsten		f 750,—	
6. Subsidie Bijz. leerstoel		f 14.000,—		4. Onkosten		f 2.500,—	
7. Rente spaarrekening		f 130,—		5. Uitgaven i.v.m. Bijz. leerstoel		f 14.817,71	
8. Sub-totaal		f 45.181,—		6. Uitgaven i.v.m. lustrumviering		f 12.500,—	
9. Saldo Giro op 30 september 1974		f 18.393,92		7. Sub-totaal		f 70.267,71	
10. Saldo renterekening op 30 sep 1974		f 8.128,20		8. Voordelig saldo		f 1.435,41	
11. Totaal		f 71.703,12		9. Totaal		f 71.703,12	

# Wagon wheels

## A review of the British Royal Corps of Transport

Norman L. Dodd

Colonel UK Army, retired

*Victory is the beautiful, bright coloured flower.*

*Transport is the stem without which it could never have blossomed*

SIR WINSTON CHURCHILL, KG, OM, CH

Battles may be won on the battlefield but wars are won by the Army which has an efficient logistical support. Transportation and proper arrangements for the movement of men, stores and material are the essential ingredients of any logistical system.

This fact has been known to commanders since the world began; the difficulty has always been the methods of providing the requirements. Many and varied systems have been used from Hannibal's elephants to today's Hovercraft.

Although the Roman Legions built roads throughout the length and breadth of England, in order to facilitate the rapid movement of their baggage carts, it was not until the year 1415 that historical records show the appointment of a 'Baggage Sergeant' who, in 1422, was upgraded to 'Master of the Baggage Train'. Two centuries passed before Cromwell, in the New Model Army, introduced some semblance of order and organization in the procurement of supplies and their transportation. Since early times there has always been a direct connection between the purchase of food and forage and its transport. The first 'waggon trains', as they came to be called, were under the control of the Commissary-General who, as the years went by, became responsible for pay and allowances, for the care of the sick and wounded and their carriage, and that of food and forage, by land and on the rivers and canals. Transport for the artillery and engineers was the responsibility of the Board of Ordnance who also procured their arms and ammunition. Again the direct connection between the responsibility for provision and transport. A connection which, as we will see,

remained until 1965 when it was separated in the British Army.

Until the beginning of the nineteenth century the end of a campaign normally saw the complete disbandment of the logistic transport with the consequent loss of the expertise, usually gained at the expense of the unfortunate fighting soldiers. The first uniformed *Corps of Waggoners* was formed in 1794 and this was followed by the *Royal Waggon Corps*, to become the *Royal Waggon Train* in 1802 and remain so until 'economy' caused its disbandment in 1833. This had a disastrous effect at the beginning of the Crimean War in 1854, when the logistical and transport arrangements for the Army were a national disgrace. In 1855 a *Land Transport Corps* was raised under Colonel W. McMurdo, an officer of the Royal Engineers; in 1856 came the Royal Warrant which formally established a permanent military transport corps to be known as '*The Military Train*'. The same year saw the beginnings of the Movement section of transportation; an '*Engineer and Railway Volunteer Staff Corps*' was formed as a part of the Engineers and saw service in various overseas campaigns.

From then on the Military Train developed as part of the Army Service Corps and the Movements as a branch of Royal Engineers, both providing excellent service to the Army, and later to parts of the Royal Air Force, during the South African War and the two World Wars. By June 1945 the strength of the *Royal Army Service Corps* had increased to 335,000 officers and men, and was responsible for not only the provision of all food

and petrol but for transportation ranging from gliders and amphibious DUKWS to tank transporters. The *Royal Engineers Transportation and Movement Control Services* had expanded from their 1939 strength of 6,000 to a total of 180,000; one of their many duties included the building and operating of the Mulberry Harbour for the Normandy landings.

By the end of the fifties the redeployment of the British Army, the many financial stringencies in force and the increasing complications of equipment, vehicles and weapons made a reappraisal of the logistical arrangements of the Army essential. This was carried out by a committee under the chairmanship of General Sir Roderick McLeod, a distinguished officer with considerable logistical experience. The main recommendation was that a professional transport corps should be formed which would become responsible for all logistic support transport required by the Army on land and water and for all associated movements. This new corps would also be the transport experts and advisers to all arms and services in the Army.

The recommendations were accepted and in 1965 the Royal Army Service Corps was redesignated the *Royal Corps of Transport* and it was joined by the transportation elements and movement control service of the Royal Engineers. At the same time the responsibility for providing rations, forage, fuel, barrack services, etc., was transferred to the Royal Army Ordnance Corps. At last the break had been made between the responsibility for provision and that of transport. A break, long advocated by transportation experts. The new corps could get on with the job of developing an expertise in an increasingly specialized activity.

The Charter of the Corps makes the *Transport Officer in Chief*, a major general located with his staff in the Ministry of Defence (Army), responsible to the Quarter Master General for the implementation of staff policy and the provision of service advice on all matters related to transport. Within the framework of the policy of the *Director of Movements (Army)* he is also responsible for all aspects of executive movement. His other responsibilities include the organization and establishment of the Royal Corps of Transport units and their operational and technical efficiency,



Students on a joint service movements course at the RCT School

allocation of and accounting for manpower and management aspects of transport operation. It is also worth mentioning that he is now responsible for the provision of advice in formulating doctrine on driving, administration and functional control of 'B' (wheeled) and common user 'A' (tracked) vehicles for the whole Army, and also for giving advice on the development of all new 'B' vehicles. Since 1965 the Charter has been widened to include the management of the system of 'B' vehicle driver training for all arms and, where directed, for some 'A' vehicles. Road safety advice is now also his responsibility. These additions are directly in line with the Army Board's intention of making the corps the professional experts in all fields of transportation and movement. Not an easy task in an army in which many corps and regiments such as the Artillery and Armoured Corps have a long tradition of managing and organizing their own transport and driver training.

The corps was fortunate on its formation in being able to take over as 'going concerns' a training depot in Aldershot, a mechanical transport school at Bordon, a railway school at Longmoor, a ready made operating port and port units at Marchwood near Southampton, vehicle transport and movement control units throughout the world and even some sea going ships.

Tradition plays a great part in the British Army and the new corps rapidly assimilated those of the Royal Army Service Corps and of the Movement Control of the Royal Engineers. His Royal Highness the Late Duke of Gloucester was pleased to accept the position of Colonel-in-Chief of the corps, the strength of which, on formation, was 1,300 officers and 11,000 NCOs and soldiers. The new Colours included the blue-and-white of the

Royal Army Service Corps as well as the red of the Royal Engineers, and a new cap badge including Her Majesty's monogram was designed. In a remarkably short time the corps had developed its own identity and pride. A pride which is based upon professional efficiency as well as upon success in sports and non-military activities, ranging from football to trans-Saharan expeditions, all of which are reported in the interest packed monthly corps magazine, the *Waggoner*. One copy alone shows sub aqua teams in Malta, a 'speed' drive to Iran and back, training railway repairs in Germany, a champion rifle shot, swimming a fork-lift truck, driving in Abu Dhabi, manning a road block in Ulster, band concerts in London, plus football, tennis, gliding, parachuting, squash rackets and cricket. There is no time for poor morale!

To ensure the future success of the Corps a first class recruiting, recruit training and further training system was essential. The long term aim of producing 'professionals' was quite clear, but it was also necessary in these days of continuous manpower shortage to ensure that men were not 'overtrained' by being made to learn trades or specialities which were not necessary to their employment. It was decided that firstly every man must be able to take care of himself as a soldier, to be able to live rough, to fire his personal arms and be a useful member of a disciplined unit. Secondly he must be able to drive, and drive well; he must at all times be an example in this respect to the rest of the army. Thirdly he must learn the trade in which he will be employed, if he is not to be a transport driver. Lastly, as his service progresses, he must be given the opportunity of improving his trade or speciality and of becoming an instructor.

The organization decided upon, therefore contains a *Recruiting element*, a *Junior leaders regiment*, a *Training centre* and a *School*.

Recruiting for the corps, both of juniors and adults, provides no great difficulty; mainly because the prospect of being trained as a Heavy Goods Vehicle driver is attractive.

The task of the few corps recruiters is to be sure that the need for recruits and the career prospects are well publicized and that the correct briefing



An FV432 of the RCT

material is available at the Recruit selection centres to which all prospective recruits for all arms are sent before final approval to their regiment or corps. Boys who choose the corps and are considered suitable, may join the Junior leaders regiment on leaving school between the ages of sixteen and sixteen and three quarters. They leave for adult service at the age of seventeen and a half. The course includes leadership education and trade training and is heavily sports and activity based. Every boy is taught to drive and many obtain their Heavy Goods Vehicle licence, (HGV) Class III now required by British law before authority is granted for anyone to drive a truck of 3 tons laden weight. The civilian must be 21 years old before he can receive his HGV licence, but a special concession allows the serviceman to gain his at 17, an important factor in recruiting. After learning to drive it is possible to obtain one or more trade qualifications as Marine Engineer, Terminal Operator, Seaman/Navigator, Terminal Despatcher, Traffic Operator, Air Despatcher, Clerk or Railwayman. The Junior leaders regiment is oversubscribed, and has a strength of 700. Many senior NCOs are ex-boys, as is the present Transport Officer in Chief, Major General Peter Blunt, MBE, GM.

Adult recruits complete a nine weeks basic training course at the *Corps Training Centre* at Aldershot. This is followed by a further driving course of variable duration to bring the man up to the HGV Class III standard; normally three to five weeks are required. The man then joins his regiment or squadron for a period before attending further up-grading courses at the appropriate wing of the Corps run *Army School of Transport*. Men joining adult service from the Junior leaders regiment

carry out a modified basic course only before joining their regiments. Thereafter they attend further courses in the normal way.

All prospective officers for the corps, with the exception of a few senior Warrant Officers and NCOs commissioned from the ranks, attend a course at the Royal Military College at Sandhurst as do officers for all other arms and services. The course for short service commissioned officers lasts six months and that for regulars is one year. On completion of their course, officers are posted to regiments and squadrons of the corps for some months before attending the compulsory Troop Officers Course at the *Army School of Transport*.

The Charter and organization of the school mirrors the requirements of the Corps and is therefore studied in some detail. The Charter says the school must:

1. be a centre for the study of all forms of military transport;
2. give professional instruction to RCT officers and selected officers of other arms and services;
3. give specialist training to RCT officers and soldiers;
4. give advice and instruction to all arms on the operation and management of mechanical transport (MT);
5. advise the Ministry of Defence (Army) and Transport Officer in Chief on transport and movement matters;
6. carry out trials of vehicles, vessels and equipment;
7. mount demonstrations and exercises;
8. maintain liaison with appropriate military and civil establishments.

To carry out these functions, the school is divided into a *Headquarters*, five *Wings*, a *Public Relations Section* and a *RCT Training and Development Branch*. The whole school is commanded by a Brigadier and the Wings by Colonels and Lt. Colonels, the Air Despatch Wing by a Major. The five Wings are the *Operations and Movements Wing* with the *Headquarters and Administrative Wing* at Longmoor, the *Mechanical Transport Wing* at Bordon, the *Maritime Wing* divided between Marchwood and Gosport, and the small *Air Despatch Wing* at RAF Thorney Island.

The *Operations and Movements Wing* is responsible for the special-to-arm training of regular and reserve officers of the Royal Corps of Transport and the trade training of Traffic Operators, RCT. The Wing provides the means of disseminating up to date tactical and logistical doctrine to RCT officers. The RCT Troop Commanders Course (young officers) is run by this Wing; it lasts twelve weeks and gives the newly joined officers a good professional grounding in all forms of transport and movement. Tactical procedures are included; an American exchange officer, presently Major James Vaglia, US Tpn Corps and an infantry officer are included on the instructional staff. There are two courses a year, each normally attended by between 12 and 24 officers.

All officers must return to the School at the age of about twenty five, to attend the thirteen week Intermediate Course designed to fit an officer for captains' appointments. This course includes an introduction to management systems and includes a week long integrated transport exercise planning the despatch, deployment and return of an intervention force using air, vehicle, railways and sea transport.

The really professional course for officers is the fifty one week Advanced Transport Course attended by up to sixteen officers usually including one from Australia. Students are selected and are normally senior Captains and Majors between the ages of thirtyone to thirty eight. Instruction is received in all the Wings of the School as well as by attachments to civilian transport organizations and by attendance at the Southampton University for special short courses.

The Advanced Transport Course is recognized by the Chartered Institute of Transport: officers, completing the course successfully, are exempted from five of the eight subjects required for membership. The School assists the students to pass the other three papers by special instruction and correspondence courses. About 55% of the officers qualify on their first attempt; a most useful qualification when they return to civilian life.

Officers also attend the three months courses at the Civilian British Transport Staff College which is sponsored by many of the major transport firms. Knowledge obtained on these courses is important in the Corps' efforts to become recognized as the

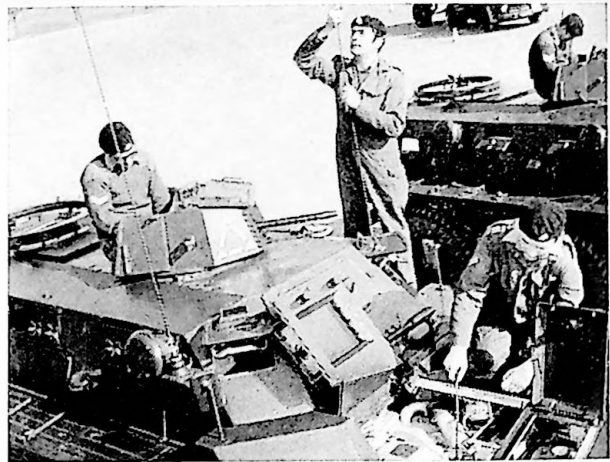
professional experts in all forms of transportation.

Other courses held at the Operation and Movements Wing include one for Senior Officers and a very popular NATO Course attended by officers from all services and many nations. The Movements division, in addition to training officers, is also responsible for the training of soldiers up to the rank of Warrant Officer in management techniques in the trade of Traffic Operator. The small Railway division instructs officers in rail systems and NCOs and men who will join the Railway Squadron RCT.

The *Mechanical Transport Wing*, once the Mechanical Transport School, organizes more than twenty two different courses every year and handles over 2,000 officers and men. The Wing is responsible for the training of officers and NCOs of all arms to become MT Officers or MT Sgts in field and logistic units, and also instructs them in the driving of Volvo snow vehicles, the APC432 range and the Humber 1 ton armoured vehicles used in Northern Ireland.

The APC-division of this Wing trains the driving instructors and a proportion of the drivers of infantry battalions, destined for British Army on the Rhine in the driving of the APV AV432 range and on the Ferret armoured car. It also instructs RCT drivers on the driving of Saracen armoured cars, used, with the Humber 1 ton vehicles, extensively in Northern Ireland and driven there for all arms by RCT drivers.

Driving Instructor courses train unit NCOs to teach men to drive vehicles of up to 16 t capacity,



RCT Saracens in Northern Ireland

whilst Qualified Testing Officer courses provide units with senior NCOs and officers who are authorized to test drivers in accordance with the Department of Environment standards for the three grades of HGV licence. By British law a HGV Cl. III is required by drivers of up to 4 t vehicles, Cl. II by drivers of 16 t and Cl. III for articulated lorries.

In view of the Corps' army-wide responsibility for driving techniques and road safety a small External division sends officers and NCOs around Headquarters and units to advise in these subjects. The final Division of the Mechanical Transport Wing is charged with the specialist training of RCT NCOs and men; the most important course is for Senior NCOs. This provides the qualification of 'Master Driver': the Corps NCO experts who are used as advisers to the Army and are much in demand in civilian life.



Over snow Volvos, moving over a mexi float landing ramp, en route for Norway



The Headquarters and Port Division of the *Maritime Wing* are located at the secure military port of Marchwood on Southampton Water. This Wing is responsible for the technical training of RCT officers and soldiers in all aspects of operating through ports or over beaches, and the operation, navigation and maintenance of current RCT vessels. Training in port subjects is concentrated at Marchwood, and 'afloat duties' are taught in the Maritime Division based at Gosport. The courses vary greatly in length and scope. Students on the Advanced Transport Course study the complete process of port operation in all its facets. The shortest course is one on the filling of containers, now a recognized part of military transport. Afloat training includes the instruction of Marine Engineers, Seamen and Navigators up to recognized Ocean Watch Keeper. For today the RCT operates four Landing Craft Tanks (LCT) of 1000 tons displacement as well as many lighters, launches and harbour vessels. The LCTs are being replaced by two Landing Craft Logistic of 1,000 t. In peacetime the LCTs are mainly used for exercises and for carrying supplies out to St. Kilda on the Hebrides missile range, used for training by British and NATO forces. Though comparatively small this maritime force is very important, for it can operate Marchwood Port and supply sea transport for essential arms, ammunition and supplies in times of emergency or industrial unrest. Just as the large RCT pool of trained heavy duty drivers are an essential reserve in case of strikes or internal unrest.

The small *Air Despatch Wing* at Thorney Island

is designed to train RCT officers and men in all aspects of air loading and despatch. Short courses are also held for Royal Navy, Royal Air Force, NATO and Commonwealth officers and NCOs, as well as for civilians from various Ministries. The Wing has a full range of 'mock up' aircraft and keeps a very close liaison with the RAF, the Joint Air Transport Establishment and the Armament Experimental Establishment.

The 14th Air Despatch Regiment is the Corps operational unit who are responsible for the loading and despatch of stores by parachute and air lift for the numerous overseas exercises. This Regiment has recently shown its versatility by driving armoured vehicles in Northern Ireland, mounting Guard at Buckingham Palace in conjunction with the RCT Band, and despatching containers by parachute out of C-130 Hercules aircraft!

Members of the Corps are to be found in every formation and Headquarters. The Transport Officer in Chief and his staff at the MOD (Army) have already been mentioned; at Headquarters UK Land Forces and at HQ BAOR there is a Brigadier, Commander Transport and Movements with a small staff. In Cyprus the Lt. Col. Commanding the Transport Regiment also acts as the Near East Chief Transport and Movement Officer (CTMO) and in Hong Kong the Commander of the Gurkha Transport Regiment, which incidentally includes the last remaining mule squadron in the British Army, does the same. There are RCT Movements staffs at all RAF transport airfields and 29 Movement Control Regiment is at South



Stores are unloaded from HMS Sir Galahad

Cerney from where all major air lifted operations are mounted. There are Districts Transport and Movement Officers (DTMOs) also in the UK District HQs and a commander RCT in Northern Ireland. There are RCT exchange personnel working in the USA Transportation School at Fort Eustis, Virginia, and in the British Defence Staff, Washington.

However the principle transport regiments and squadrons are in Germany with Britain's NATO assigned forces. There they are responsible for the provision of all second line transport, which virtually means all transport which is not an integral part of an operational unit. This is no different from their responsibilities elsewhere, but in BAOR the operational aspect is more to the fore; 1 (Br) Corps with its three divisions plus the Army logistical support units must at all times be ready to take their share in the defence of Western Europe as a part of NATO's Northern Army Group.

At 1 (Br) Corps is an RCT Brigadier as Commander Corps, Royal Corps of Transport (CCRCT); he is responsible for the transport regiments assigned to support the Corps. Their duties cover the general transport and movements support, and specific transport tasks such as bridging, tank transporters and missile carriage. The CCRCT is also the adviser in all transport and movement matters to the Corps Commander and is responsible for the technical efficiency of the three Divisional Regiments, RCT. The Regimental Commander of the divisional regiment is the RCT adviser to the Divisional Commander and is, of course, responsible for the efficiency of the three squadrons in his regiment. Normally one of these supports each brigade, and again the squadron commander is RCT adviser to the Brigade Commander. The 'RCT advice' at all levels goes beyond the problems of control of the RCT lorries and other load carrying vehicles, as it also includes advice to all arms in driving instruction and road safety and the re-examination of approved testing officers.

A normal RCT divisional regiment has a strength of 450 officers and men; there are usually three transport squadrons, each operating a variety of vehicles from  $\frac{3}{4}$  to 10 ton load carriers and fuel tankers. The backbone of their transport is, at present, the 4 t Bedford and the 10 t AECs. There



RCT men despatch from a Hercules C130

is also a workshop, manned by the Royal Electrical and Mechanical Engineers. This Corps is responsible for the repair of all transport throughout the Army as well as certain equipments, machinery and communication systems.

The RCT also provides the drivers for the ambulances, both wheeled and armoured, in the field ambulance units in Germany and elsewhere, and commands and controls the staff car squadrons used in major headquarters. Many of the drivers of these vehicles are members of the Womens Royal Army Corps but identify themselves with the RCT by wearing the Corps badge on their uniforms.

Mention must be made of the three Mixed Service Organizations (MSO) in Germany. These are officered by the RCT but manned by Poles, Czechs and Yugoslavians, some of whom came from General Anders' Army. These MSOs are equipped with general transport, but also include Antar Thornycroft Tank Transporters, coaches and fuel tankers.

As all trooping to BAOR is carried out by air the Movements personnel are heavily involved at the three RAF arrival airfields in the handling of the men and their families and their onward movement to their permanent or temporary stations. Drivers and movement and port operating personnel of the RCT help in the control and movement of all ammunition, stores and equipment arriving by sea at the entry ports of Antwerp, Rotterdam, Bremen and Zeebrugge.

The wheeled vehicles used by the Corps, and

indeed by the whole Army, have been a source of anxiety. Some of the standard 10 t load carriers still in use are older than the soldiers who drive them! With steadily rising costs and constant economies most of the Army's budget for arms and equipment has gone on the provision of APCs for the infantry and other fighting arms, the Scorpion range of light tanks, the new range of anti aircraft missiles, and the Chieftain tanks. Little has been left for 'B' vehicles. At last this has changed and a whole fleet of new transport is in the process of provision. This fleet will consist of three 'grades' of vehicles, termed 'High Mobility' (HMLCs), 'Medium Mobility' (MMLCs) and 'Low Mobility Load Carriers' (LMLCs).

HMLCs are the load carriers used by field force units and RCT squadrons at brigade level. They require high cross country performance and easy maintainability; at present, and for some years to come, this requirement is met by the Alvis Stalwart six wheeled amphibious load carriers. The Stalwart has a 5 t carrying capacity with excellent cross country performance and a speed of 5 knots in water. It was introduced into service in 1966 and has proved satisfactory, though experience has shown that, for maintenance and economy reasons, it is better for the HMLCs to be floatable rather than amphibious. The Stalwart will remain in service until the 80s, but the military requirements for its replacement are presently being drawn up by the MOD (Army) in consultation with the trials branch of the RCT and all interested parties.

Cross country performance of a Stalwart high mobility load carrier



MMLCs, the work horses in the Corps area, are at the moment 4 and 10 t vehicles. These are to be replaced by 8 and 16 t cargo tractors and trailers, the trailers to be mechanically or hydraulically powered. This capability allows the trailer to help pull or push the tractor out of trouble. The requirements have been decided and the project is at present out to manufacturers. Bids and submission of proposed vehicle designs are due in by May 1975. One of the stipulations for these vehicles, and indeed even for the HMLCs, is that as far as possible they are to be based upon civilian basic vehicles, or on those which may have commercial possibilities. This should help to reduce the cost to the Services. The numbers required will be large for they will replace all the present Bedford 4 t vehicles in the Army.

The 'commercial base' had priority in the choice of the LMLCs. The services opted for a straight commercial range of vehicles and have chosen the Foden submission of a basic 16 t capacity chassis. These vehicles are intended to operate behind the Corps rear boundary; the range will include rigid cargo, tippers, 24,000 litre tankers and 16 to 20 t articulated vehicles. The contract was placed in October 1973. Foden are building the rigid vehicles and British Leyland Scammell will manufacture the articulated vehicles. The RCT alone will receive 1,000 vehicles (their transport fleet at the moment totals over 5,000 of all types of vehicles) and the first will come into service in 1975. The use of a commercial type of vehicle will enhance the RCT's capability of assimilating civilian trucks which would have to be requisitioned in time of emergency.

The small vehicles in the quarter to one ton range used by the Army will continue to be based upon the very successful Land Rover and its many variations. The latest is the Land Rover 1 t, fitted with a Rolls Royce 3½ litre V8 engine which will be used to tow the latest artillery 105 light gun. Motorcycles are still in use in the RCT and one of the officers at the School is secretary of the thriving Army Motor Cycle Association. The School also provides the secretary for the Army Motor Club.

Besides the Regular units the RCT also includes 'Independent' and 'Sponsored' units of the Ter-

ritorial and Army Volunteer Reserve (TAVR) and a Reserve Army Central Volunteer HQ, RCT (CV HQ) at Bedford. Independent units, of which there are eight in the RCT, are normal RCT transport regiments who carry out their reserve training throughout the year and at 14 day annual camps as part of field formations in the UK or in Germany. They move as units in an emergency and know their mobilization roles. Sponsored units do not have to carry out as much reserve training; many of the personnel are specialists in civilian life and, in war, will perform much the same tasks. They move as individuals or units to fill vacancies in the regular order of battle. The units sponsored by the CV HQ and the officers and NCOs attend courses at Bedford and at the School. The staff at the CV HQ helps TAVR officers to pass their promotion examinations and in their general training. The CO is also responsible for standardizing recruit training in the RCT TAVR units. Lastly, the RCT 'fathers' sixty six *detachments of the Army Cadet Force*, located throughout the country. The Cadet Force is for boys, the emphasis is on youth training in a military environment; a purely voluntary organisation, officered by volunteers who give their spare time to the Cadets. It is useful recruiting ground for the Army although this is not the aim of the Force.

Mention must also be made of the RCT's operational Hovercraft Squadron which has successfully demonstrated the military capabilities of these craft in exercises throughout the world. Unfortunately the MOD have decided that for economy reasons the unit must be disbanded leaving the Inter Service Hovercraft Unit as the only Hovercraft operators left. (This seems a very false economy especially when Kuwait has just placed an order for £ 1 million for Hovercraft after a demonstration by the RCT squadron.)

The constant drive for economy in the use of manpower and fuel has greatly enhanced the importance of the management role of the Corps. Military vehicles and drivers are too often under utilized; the RCT has, therefore been studying ways and means of reducing idle and waiting time, load utilization and vehicle off the road times. The results of their study proved conclusively that much more co-ordination of useage and the actual

pooling of vehicles, particularly in large garrisons, was essential. To effect this co-ordination, *Transport Support Units* have been formed in major garrisons in the UK and BAOR. Vehicles have been removed from minor units, dental officers, doctors, etc., and pooled. Fitted with civilian taxi radios they can be much better utilized. Each unit wishing to move stores more than 30 mls must report their requirement to the TSU, giving a load description. The TSU is then responsible for co-ordinating the departure, ensuring a full load and if possible arranging a return load. Soon a computer will assist in this work. Already considerable economies have accrued with no loss of efficiency though, it is admitted, many units do not like the 'restriction' on their independence. The TSUs are also responsible for co-ordinating traffic accident information and so obtaining statistics for the production of road safety and driving guidance.

Major General Blunt and his staff fully realise the importance of these management projects both for economy reasons and for the Corps professional 'image' within the Army. A recognizable success in these projects will enhance the prestige of the Corps and increase the chances of acceptance of future transport management projects.

This is particularly important at a time when the formation of a 'Logistical Corps' is under discussion. General Blunt believes that this would be a mistake, for it can lead to the development of officers and men who are 'Jacks of all trades but masters of none'. Under certain limited circumstances combined logistic units have proved successful; one, commanded by an RCT officer and made up of multi-national personnel, provides the logistic support for the NATO Allied Command Europe Mobile Forces. Others, commanded in rotation by officers of the services and logistic regiments, support Parachute Brigade and the Commando Logistic Regiments. They are not, however, the answer to the logistic supply and transport requirement of the field force Corps, Divisions and Brigades, where specialized professional expertise is required.

The further development of the Corps over the next decades is likely to be evolutionary rather

than revolutionary. Continuing financial pressure will reduce the availability of manpower, this will entail the RCT making full use of modern management techniques in order to operate a fully integrated organization utilizing the most efficient transport media of all types. There will certainly be a further increase in the Corps responsibility for overseeing the management and control of all administrative vehicles in the Army and an even greater integration of the transport and movement functions.

Visits to the Headquarters, School and Regiments certainly show that the Officers, NCOs and men are well motivated and proud of their Corps and its achievements in the comparatively short time since it was formed. Their professionalism is

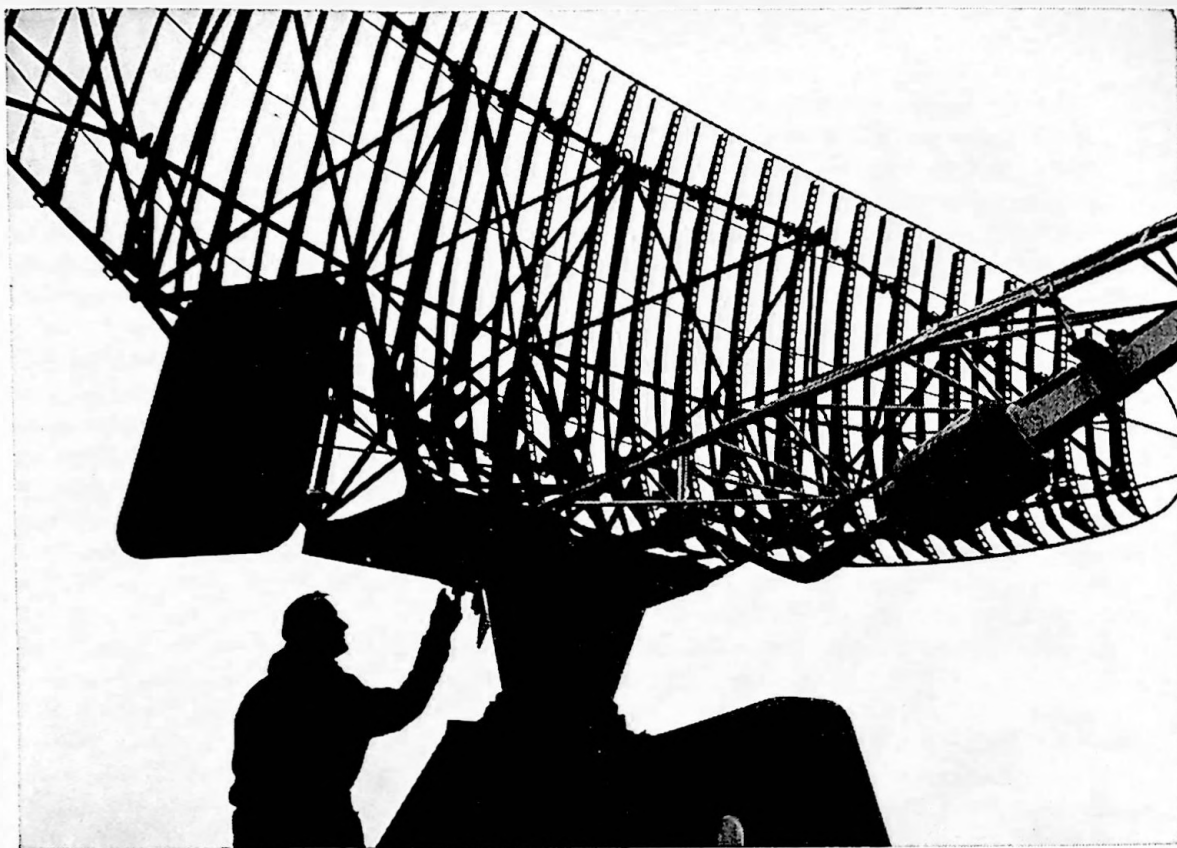
perhaps too obvious and too well known in civilian life; transport firms and dock operators are only keen to employ trained RCT personnel and are prepared to offer salaries and wages far in excess of Army pay. A fact which unfortunately tends to reduce the re-enlistment rate in the Corps and increases the cost of training. It does, fortunately, also increase the number of trained reserves in the country.

However, Major General Peter Blunt is confident of the future of the Corps for, he says, 'it rests firmly upon the strength, quality and professionalism of the officers and men. Even in a world of technology, effectiveness still rests upon good leadership and high morale. In the Royal Corps of Transport this is second to none'.



## MEDEDELING

Sedert 1 januari 1972 ontvangen de leden maandelijks de Militaire Spectator. Ten einde de toezending aan thans nog actief dienende officieren van Land- en Luchtmacht, tevens lid van de Koninklijke Vereniging ter beoefening van de Krijgswetenschap, ook na hun dienstverlating zeker te stellen, wordt belanghebbenden verzocht het secretariaat, Nassaulaan 6, Zoetermeer in voorkomend geval in te lichten.



# Deze advertentie is eigenlijk voor de Ministers van Defensie

Inderdaad. We hadden misschien beter kunnen beginnen met een officiële aanhef gericht aan de Ministers en volksvertegenwoordigers van vele landen.

Want kopers van onze ongewone produkten zijn de regeringen. Die de overtuiging hebben dat vrijheid en waakzaamheid nauw aan elkaar verwant zijn.

Wij van Signaal maken namelijk verdedigingssystemen. Apparatuur die voor u en ons hoort, ziet, volgt en vasthoudt. 24 Uur per dag. Radarsystemen die opsporen.

Signaal levert voor grote kerncentrales regelstaafaandrijvingen. Typisch fijnmechanisch en precisie-electronisch stukje werk van Signaal.

Daarnaast leveren we ook havenradarsystemen. En uiterst gevoelige apparatuur, waarmee moderne luchthavens (bijvoorbeeld Schiphol) dag en nacht de bewegingen en veiligheid van honderden in- en uitgaande vliegtuigen regelen.

Maar wie kent ons?

Hollandse Signaalapparaten BV in Hengelo. Wellicht enige ministers. Omdat we de vrijheid en veiligheid van een land ogen en oren geven. En dat is toch eigenlijk een zaak die ons allemaal aangaat? Nou, vandaar deze advertentie.



**SIGNAAL**

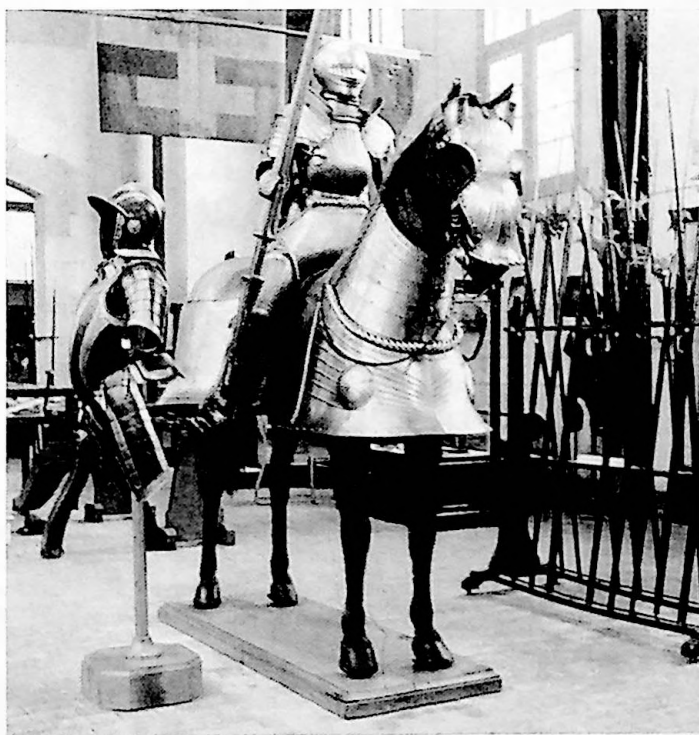
**KENT U UW MUSEUM? NEEN?**

Kom dan eens kijken in het

**KONINKLIJK NEDERLANDS  
LEGER- EN WAPENMUSEUM  
TE LEIDEN**

Een kleurrijke krijgsgeschiedenis uit vele eeuwen en vele landen.

Het is niet alleen een „mannenmuseum“, ook uw vrouw en kinderen zullen door het tentoongestelde zeer geboeid worden.



Openingstijden:

maandag tot en met vrijdag van 9.00–12.30 uur en van 13.15–17.00 uur.

Zondag van 13.00–17.00 uur.

Zaterdag (alleen gedurende de vakanties) 13.00–17.00 uur.