Iets over Motor-Artillerie.

DOOR

A. F. Q. WINTER,
Luitenant-Kolonel der Artillerie N.I.L.

Dezer dagen het Wetenschappelijk Jaarbericht van de Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschap bestudeerende, las ik onder meer de beschouwingen, gegeven door den luitenant-kolonel H. A. Seyffardt over Motorartillerie, welke mij, begrijpelijkerwijze, als commandant van het korps Motorartillerie van het Indische Leger, bijzonder interesseerden.

Doch, het moet mij van het hart, tevens in hooge mate hebben teleurgesteld. Niet zoozeer vanwege het min of meer vernietigend requisitoir, dat in die weinige alinea's door den schrijver over dit wapen-onderdeel wordt gegeven, dan wel van wege het feit, dat door hem — schrijver — daarbij met geen enkel woord werd melding gemaakt van de omstandigheid, dat georganiseerde autotractieafdeelingen reeds sedert ongeveer 10 jaar in de organisatie van het Indische leger, dat toch ook een *Nederlandsch* leger is, zijn ingedeeld. Wel wordt mededeeling gedaan van ervaringen, in Frankrijk opgedaan; van den uitslag van in Amerika, trouwens met een geheel *andere* soort motorartillerie, gehouden proeven, maar van de *veeljarige praktijk*, door *ons*, in *ons* leger verkregen, wordt geen woord gerept. Van het bestaan van deze artillerie wordt zelfs niet gewaagd.

Nu is het wel is waar een typische eigenaardigheid om zich bij voorkeur aan het buitenland te spiegelen en voorbij te zien, wat er in de onmiddellijke nabijheid te aanschouwen is — al moet dat aanschouwen ten aanzien van Indië natuurlijk min of meer overdrachtelijk worden opgevat; zooveel is echter zeker, dat het verkrijgen van gegevens het Indische leger betreffende, gemakkelijk genoeg is — maar ik mag van dezen begaafden schrijver evenmin veronderstellen, dat hij willens en wetens de Indische ervaring heeft willen wegdoezelen, als dat ik bij hem onbekendheid mag aannemen met de organisatie van het Nederlandsch-Indische leger.

Wat dan wèl de reden is geweest, waarom geen gewag is gemaakt van de ervaringen, hier te lande opgedaan, waag ik niet te zeggen. Misschien is aangenomen, dat de omstandigheden hier — en in Europa te veel met elkaar verschilden; òf ... is Indië *vergeten?*

Hoe het zij, de Hollandsche lezers van dit tijdschrift hebben er recht op, evenals de leden der Ver. t. b. v. Kr., ingelicht te worden over hetgeen Indië op gebied van motorartillerie kan mededeelen.

Zulks te eerder, omdat ik mij niet in alle opzichten kan vereenigen met de gevolgtrekkingen, door den heer Seyffardt gemaakt. Welke

conclusies bovendien door den Kapitein H a r b e r t s, blijkens zijn, op pag. 183 en volgende verkondigde, meeningen in het W. J. evenmin worden gedeeld.

Ook *deze* schrijver beschouwt wèl de ervaringen opgedaan in Engeland en Amerika, doch deelt omtrent Ned. Indië evenmin iets mede.

Laat mij beginnen, met eerst de door overste S e y f f a r d t gegeven opinie voor de lezers van den Mil. Spectator weer te geven.

De heer S. schrijft dan op pag. 95 en 96 het volgende:

„Voor de D.A. en de D.G.A. blijft paardentrekkracht de meest aangewezene, omdat de verplaatsing van dit materieel zich moet kunnen aanpassen aan de bewegingen der infanterie. geringe snelheid, korte dagmarschen, verplaatsing buiten de wegen." Op dit onderdeel werd mijn aandacht ook meer gevestigd bij het lezen van het rapport van de Amerikaansche Veld-artillerie Commissie over twee door haar beproefde typen motoraffuit voor de 7,5 en 15,5 cM. houw der div. artillerie. „Hoewel de bedoelde commissie speciaal de motoraffuiten (dus een samenstelling van vuurmond, affuit èn voortbewegingsorgaan in één instrument), zooals ze *thans* door de techniek geleverd kunnen worden, beschouwt èn ze onvoorwaardelijk verwerpt, zijn de motieven die zij hiervoor aanvoert, voor een groot deel ook toepasselijk op elke andere soort automobiel-artillerie, die organiek in een groote eenheid zou ingedeeld zijn. Het rapport brengt telkens weer de voordeelen der paardentractie naar voren en keert zich beslist tegen de voorstanders à outrance van de gemotoriseerde artillerie, die in hun geschriften „attempt to arrive at a solution of most important and difficult problems by a too hasty process of reasoning, based upon a consideration of only half truths, and of impressions and opinions of questionable value that are considered as established facts". Ik stond iets langer bij dit onderwerp stil, omdat ik, ook na de namoeuvres van September 1924 in Noordbrabant en Limburg, van meening ben gebleven, dat we met motoriseering van geschut bij de lichte brigade op den verkeerden weg zijn. Volledigheidshalve moet ik hieraan toevoegen, dat de Général Herr het in zijne korte beschouwing over de artillerie der cavalerie-divisiën (zie zijn werk „l'Artillerie" bldz 251/252) mogelijk acht dat deze òf bespannen zal zijn òf „attelés d'un de ces tracteurs legers à chenille souple qui passent partout et peuvent sur route marcher à 30 K.M. et à travers champ soutenir des vitesses supérieures à 10 K.M.". Hoewel het dus hier al om een geheel ander systeem van motor-beweging gaat, dan voor onze lichte brigade beoogd wordt, breng ik daartegen toch in het midden, dat de praktijk van dat motorgeschut in Frankrijk nog niet verkregen was, doch dat die thans wel door de genoemde Amerikaansche commissie is opgedaan, zoodat ik voorshands aan de in deze verkregen ervaring de meeste waarde hecht."

Ik wil hier onmiddellijk aan toevoegen, dat ik het *niet* hebben zal over het al of niet mogelijke of wenschelijke van indeeling van motor-

artillerie bij de lichte brigade. Wel wensch ik te constateeren, dat door *ons* wel kan worden geboogd op een ervaring van eenige jaren en deze zeker niet onder *eenvoudiger* omstandigheden zal zijn opgedaan dan die in Amerika.

In de bijdrage van den heer Harberts vond ik geschreven, o.m.:

„Beweeglijkheid: De afdeeling marcheerde met een gemiddelde snelheid van 10 K.M., met inbegrip van de halten, zonder bezwaar ± 100 K.M. per dag; beweging buiten de wegen, met geringe snelheid, bleek mogelijk in praktisch gesproken elk terrein dat voor paardentractie geschikt is.

De aandacht werd er op gevestigd, dat de batterij veel minder gevoelig is voor verrassende aanvallen, zoowel te land als uit de lucht (geen paarden-paniek, alle personeel beschikbaar voor nabijverdediging).

Kosten zijn nog niet te beoordeelen. De indruk is: 5 motorafd. kosten evenveel als 4 afd. met paardentractie.

In het rapport van het Aldershot Command over de practische oefeningen 1923 wordt o.a. gezegd: „*Generally speaking, the experience „gained this year has shown that artillery-units with mechanically „moved guns and ammunition-vehicles are, on the whole, tactically „superior to those with horse-drawn vehicles*".

De wijze van vervoer van afdeelings- en batt.-staven bevredigde echter geenszins. De Citroën—Kégresse voldeed matig. Men overweegt zelfs of het niet noodig is om hiervoor enkele paarden (vervoerd op auto's!) mede te nemen."

Hij noemt de ervaringen, reeds opgedaan „veelbelovend" al kan het vraagstuk als geheel „nog niet als opgelost worden beschouwd".

Het zij mij vergund op te merken, dat die oplossing toch voor een groot deel door de Ned.-Ind. organisatie is verkregen, al is deze ook zeker nog voor verbetering vatbaar.

Het komt mij niet ondienstig voor, bovenstaande uitspraken aan een korte beschouwing te onderwerpen. Belangstellende lezers kan ik bovendien verwijzen naar een artikel van de hand van den kapitein der motor-artillerie J. Otto, voorkomende in het Ind. Mil. Tijdschrift van Februari 1925, uit welk artikel vele bijzonderheden, de organisatie betreffende, kunnen worden gevonden.

Op den voorgrond wil ik stellen, dat er wel *geen enkel* artillerist te vinden zal zijn, die aan motortractie onder alle omstandigheden de voorkeur geeft boven paarden tractie *voor divisie artillerie*. (Zware artillerie laat ik buiten beschouwing, evenals artillerie, vervoerd op vrachtwagens of op motoraffuiten).

Ook ik ben niet zoo chauvinistisch, om de motor-artillerie anders te beschouwen dan als een *surrogaat-veldartillerie*.

Maar wel, als een zeer waardevol surrogaat, dat bij deugdelijke, moderne organisatie, in een regiment, waarvan de beide andere afdeelingen paardentractie hebben, in vele gevallen de V.A. voorbijstreeft,

in andere gevallen daarmede op één lijn is te stellen; echter in bepaalde omstandigheden daarbij ten achter staat.

Welke voordeelen paardentractie heeft, behoeft hier niet te worden vermeld.

Aan motortractie ken ik de volgende voordeelen toe:

1. Groote snelheid van verplaatsing langs voor auto's bruikbare (bruggen!) hoofd- en secundaire wegen. Daardoor mogelijkheid tot het afleggen van afstanden van 100—150 K.M. op één dag, ook in bergterrein.

Onze batterijen rijden, afzonderlijk, met getrokken stukken, met een snelheid van in maximum 12 K.M. per uur, dank zij de uitstekend voldoende dikke rubber banden om de raden.

Laadt men de stukken op een bakauto (2 tons-) dan kan tot 20 K.M. worden gereden.

2. Het niet- of in geringe mate vermoeid geraken van het personeel, welk personeel geringer in aantal kan zijn dan bij de Veld-Artillerie.

3. Vlugge aanvulling der munitie *van de gevechtstreinen.*

4. Gemakkelijke verpleging van het personeel. Ontlasting van de — in Indië moeilijke — zorg voor de verpleging der paarden.

5. Steeds verzekerde aanvulling der trekkracht in oorlogstijd bij oordeelkundige keuze van het auto- en motorenmaterieel.

6. Goedkoopere uitrusting en goedkooper bedrijf.

Als nadeelen staan hiertegenover:

1. Geringere mogelijkheid van verplaatsing buiten de hoofdwegen en langs secundaire wegen (vooral met het oog op de sterkte van bruggen en duikers).

Toch moet dit nadeel niet overschat worden. Als de bodem maar eenigszins droog is, rijden *onze* batterijen over droge sawahs, dwars door de kampongs, door laag opgaand hout en door bosschen. Het is mij gebleken — o.m. bij de jongst gehouden manoeuvres — dat de bewegingsvrijheid nogal mede valt. Natuurlijk is het absoluut juist, wat o.m. de kapitein O t t o zegt op pag. 101 van hooger genoemd I. M. T.: „Het komt er slechts op aan, de batterijen te gebruiken overeenkomstig haar eigenaardigheden. Geschiedt dit niet, dan kunnen teleurstellingen niet uitblijven. Daarvan wordt dan veelal, doch ten onrechte, de schuld gegeven aan de motorbatterijen".

Daar onze batterijen brug(kree)dekken, overbruggingsplanken en kanaalijzers medevoeren, wordt de verplaatsbaarheid aanzienlijk grooter, dan men aanvankelijk zou meenen.

2. De motoren maken veel geraas.

Bij oordeelkundige keuze der tractors en geschut met rubber banden is daarentegen het geraas onbeduidend en beslist zwakker dan van V.A. zonder rubber banden.

De N. I. Artillerie bezigt thans White- en Fageol-tractors met verkort chassis, die zeer goed voldoen en vrijwel geruischloos op de grootste versnelling loopen.

Wenscht men geruisch z.v.m. te vermijden, dan late men motorfietsen voorloopig op een afstand!

3. De munitievoorziening van de batterij en *in* de stelling is bij motorartillerie, wanneer deze niet getrokken in stelling is kunnen worden gebracht, vaak bezwaarlijk en tijdroovend. Medevoering van kleine, tweeradige wagentjes om 3 à 4 munitiekisten (12 à 16 patronen) te vervoeren door het terrein, wordt overwogen. Ook kan, wanneer de munitie, gelijk bij ons, dezelfde is als die van de V.A., vaak van de caissons der V.A. worden gebruik gemaakt.

Dit laatste onderdeel profiteert dan weer van de motorwagens voor de aanvulling van zijn gevechtstreinen.

4. Ongeschiktheid, om in een marschcolonne plaats te nemen.

Dit euvel kan niet worden ontkend. Het langzaam rijden is voor den autotractor niet lang vol te houden. Tenzij met een zeer specialen tractor. Er kan echter aan worden tegemoet gekomen, door de autobatterijen te laten marcheeren op eenige K.M.'s achter de hoofdmacht. Zij gaan dan sprongsgewijze vooruit. Haar groote snelheid stelt haar in staat, tijdig genoeg in stelling te staan, wanneer de staven zich maar meer naar voren bevinden. Hiertegen is te minder bezwaar, omdat... bijna geen toezicht noodig is. Een officier per batterij is daarvoor genoeg. Onze batterijen worden in de colonne ingedeeld 5—10 K.M. achter de hoofdmacht.

Ik meen, in het vorenstaande, de voornaamste voor- en nadeelen te hebben opgesomd en besproken. Waaruit valt te lezen, dat ik niet zoo ver ga, als de heer H a r b e r t s in het toekennen van pro's; evenmin den heer O t t o absoluut bijval. Maar aan den anderen kant geenszins blind ben voor de voordeelen, welke ons deze „Ersatz" kan bieden.

Al het bovenbesprokene sloeg op een bewapening voor dit artillerieonderdeel met kanonnen van 7,5 c.M. Veld of dergelijke type.

Hadden onze afdeelingen tot voor kort het — voormalige — vestingkanon van 7,5 c.M. L./30 in de bewapening, sedert Juni j.l. is dit geschut vervangen door het semi-automatische Bofors-veldkanon, dat zich, door geringer gewicht en grooter handelbaarheid (opklapbare staart) en meer moderne richtmiddelen, voor motorartillerie beter eigent. De houw. batterijen met motor tractie zijn opgeheven. Als nadeel viel te boeken de kleinere dracht (± 7 K.M.) van het veld- tegenover het 7,5 L/30-kanon (9300 M.).

Toch is een vuurmond met gestrekte baan uiteraard *niet* het aangewezen kanon voor motorartillerie.

Immers, het werd reeds betoogd, door de geringere beweegbaarheid buiten de wegen, wordt de stellingkeuze *beperkt* en zal men zich vaak moeten vergenoegen met een opstelling, dicht aan den weg; een stelling, die in vele gevallen niet aan alle eischen voldoet. Te minder, omdat in vlak terrein vooral, en *zeker* in het zoo bedekte Indische terrein, al zeer licht voorliggende dekkingen (kampongs, bosschen, tuinen) het vuur op korte afstanden belemmeren terwijl het schieten

door maskers heen al spoedig ondoenlijk wordt, wanneer met *zeer* gevoelige buizen wordt geschoten.

Dit nadeel verdwijnt echter vrijwel geheel, wanneer het veldkanon wordt vervangen door den even zwaren veldhouwitser van 10,5 c.M. wat voor *ons* leger in de toekomst zal zijn weggelegd.

Voor motor-batterijen is krombaangeschut de meest geëigende vuurmondsoort. Of dan nog van *surrogaat* kan worden gesproken, wanneer de motor- met de paardentractie wordt vergeleken, zal van de organisatie goeddeels afhangen.

Een enkele opmerking nog over de organisatie en indeeling onzer batterijen en afdeelingen. (Hen, die zich daarvoor interesseeren, verwijs ik naar de pas verschenen Alg. Order 1925 no. 13 en naar het artikel van kapt. O t t o.).

De Afdeelingsstaf.

De Afd.C. is een hoofdofficier, die wordt ter zijde gestaan door een luitenant-adjudant, een hoofdverkenner (officier) en een telefoonofficier.

Hij beschikt daarbij over een personen-auto (commando-auto), een motorrijwiel met zijspan en duozitting, en een z.g. auto-bevelsmiddelen.

Op deze laatste worden vervoerd: het telefoonpersoneel staf, het telefoonmaterieel (15 K.M. kabel), instrumenten voor waarneming, als afstandmeter en schaarkijker, batterij planchet met toebehooren, verlichtings- en seinmiddelen, enz.

Verder wordt de Afd.C. vergezeld door personeel van den Top. Dienst tot het uitzetten van de richtbasis, het vastleggen van stellingpunten en soortgelijke werkzaamheden.

Den Afd.C. zijn toegevoegd twee artillerie-verkenningspatrouilles, elk bestaande uit een officier verkenner en twee ordonnansen. Allen op motorrijwielen.

Voorts natuurlijk reparatieauto, bagageauto, benzineauto.

De *batterijen* tellen drie stukken. De vraag, of het niet beter zou zijn, dit getal op 4 te brengen, laat ik buiten bespreking.

Elk stuk, getrokken door een White- of Fageoltractor met verkort chassis, heeft een munitieauto. Behalve deze heeft de Gev. Trein nog 6 bakauto's voor de munitie. In totaal voert de batterij ± 900 schoten mede.

De Bt.C. (kapitein) wordt vervoerd in een zijspan van een motorrijwiel met duozitting en beschikt verder over een tweede zijspaninrichting voor snel vervoer van telefoon-personeel en — vooral — materiëel.

Elke batterij in afdeelingsverband telt voorts een art.verk.patr., als boven beschreven. *In* de batterij rijdt een luitenant op het eerste stuk (tractor) als ondercommandant.

C. Gev. Trein is een officier of een onderofficier-instructeur.

De Bt.C. beschikt voorts over een commando-auto, waarop *zijn*

bevelsmiddelen (kijkers, telefonen, planchet e.d.) zijn geladen en die *zijn* telefoonpersoneel vervoert (20 K.M. kabel); en een pionierauto met gereedschappen, overbruggingsmaterieel, piketten, staaldraad, tuierblokken, dommekrachten, etc.

Met deze opsomming zal ik volstaan.

Al moge nu de uitrusting der staven niet geheel aan alle eischen voldoen en hier en daar verbetering gewenscht voorkomen, de „wijze van vervoer van afdeelings- en batterijstaven bevredigt'' *ons* over 't algemeen wel.

Het gemis aan paarden deed zich ook hier gevoelen.

Zoo is het een bezwaar, dat, wanneer afd.- en Bt.Cn zich in het terrein moeten begeven, dit steeds te *voet* moet gebeuren.

Daar zij echter *steeds* door telefoonpersoneel moeten worden vergezeld, — behalve bij stellingverkenning — en dit telefoonpersoneel de lijnen loopende moet leggen, is het tijdverlies niet zoo heel groot.

Ook *hier* is overwogen om de voordeelen van de auto met die van het rijpaard te combineeren. Een bruikbare oplossing is nog niet gevonden en van „vervoer in een verhuiswagen of op een auto, van paarden'' is voorshands afgezien! Wel kunnen, door de zorgen van den R.C., voor den Afd.C. met zijn adjudant in den Reg.staf rijpaarden worden beschikbaar gesteld. Beter nog, men voere in dien staf de *eigen* paarden dier officieren mede. Immers, *alle* officieren van de motor-artillerie zijn, *ook* in vrederstijd, bereden.

Zooveel is zeker, dat veel geprofiteerd kan worden van de samenvoeging in één onderdeel (regiment) van met paarden- en met autotractie vervoerde afdeelingen.

Ik heb getracht, door deze weinige regelen, onze auto-tractie-batterijen, welke in 1915 ontstonden als gevolg van tekort aan rij- en trekpaarden en sedert zijn behouden en geleidelijk meer en meer geperfectioneerd, ook in Holland meer bekend te maken. Wat te eerder nut kan hebben, nu men er in het moederland over schijnt te denken, tot motortractie over te gaan. Ook van *Indische* ervaring kan partij worden getrokken! Zoo kan al dadelijk worden medegedeeld, dat de Fordsontractor naar alle waarschijnlijkheid niet zal voldoen en men ook in Nederland wel zal komen tot een type tractor als de Fageol. Of... tot de *verbeterde* Citroën-Kégresse waarmede binnenkort in Indië een proef zal worden genomen.

Daarom zij hun, die in Holland over een en ander zullen hebben te beslissen, aanbevolen, hun voordeel te doen met de Indische veeljarige ervaring, onder het motto: „men is nooit te oud en te wijs om te leeren''.

Het zij ten slotte nogmaals betoogd, dat het niet in mijn bedoeling heeft gelegen, de motor-artillerie aan te prijzen of haar boven- dan wel op een lijn *met* de veldartillerie te plaatsen, maar wel... om haar aan de vergetelheid te ontrukken en daarbij ... ook hare goede kanten te doen belichten.