

De oorlogsorganisatie der infanterie.

DOOR

M. R. H. CALMEIJER,
Eerste-Luitenant der Infanterie.

(Vervolg en slot van blz. 214.)

VI. De verdere ontwikkeling der infanterie-organisatie.

A. BEWEEGBAARHEID.

Zooals ik reeds aanstipte, kan de beweegbaarheid van het voetvolk worden opgevoerd door in de organisatie van het wapen transportmiddelen op te nemen, welke de bepakking van de strijders kunnen vervoeren. Een aanmerkelijke vergrooting van de snelheid der infanterie kan evenwel slechts worden verkregen door ook de strijders zelve met hunne wapenen te vervoeren. Het uitzicht op de verwezenlijking hiervan opende zich door de ontwikkeling van den motor en leidde FULLER met diens adepten er toe de motorisch gedreven en door pantserplaten beschermde beweging tot de eenig mogelijke te verklaren en ook op het slagveld te willen doorzetten.

Het verwerpen van deze uiterste richting beteekent evenwel geenszins, dat men de machtige hulpkracht, welke in den motor schuilt, voor de infanterie reeds ten volle zou hebben uitgeput door enkele motorordonnansen te gebruiken en bij voorkomende gelegenheden een aantal infanteristen op *vrachtauto's* te vervoeren. Zonder aan de groote en proefondervindelijk gebleken waarde van dit laatste hulpmiddel afbreuk te willen doen, kan er toch van gezegd worden, dat het, evenals iedere improvisatie, slechts een onvolkomen resultaat oplevert. Bij een dergelijk vervoer is men, met het oog op de beschikbare auto's, veelal gedwongen zich te bepalen tot het strijdende gedeelte, onder achterlating van het gros der paarden en voertuigen. De uitgeladen infanterie verkeert daardoor in min of meer hulpbehoevende toestand en is slechts bruikbaar voor de verdediging. Wil men ook de voertuigen met hunne bespanningen medenemen, dan groeit het benodigde aantal auto's schrikbarend aan. Een volledig infanterie-regiment eischt in dit geval 500 auto's van 3 ton. Een ander nadeel, aan het gebruik van vrachtauto's verbonden, is, dat het transport daardoor is aangewezen op het gebruik van kunstwegen. Niet alleen kunnen deze door vernieling zijn versperd, doch ook vormen de lange auto-colonnes een uiterst kwetsbaar doel voor vliegeraanvallen, waartegen slechts de nacht bescherming kan verleenen.

Deze overwegingen hebben geleid tot het streven naar een ideale oplossing, waarbij de infanterie zelf zoodanig zou worden gemotoriseerd, dat zij zich met groote snelheid in geopende vormen door het terrein zou kunnen bewegen en hare motorvoertuigen slechts zou moeten

verlaten om tot het gevecht over te gaan, m.a.w. *de bereden infanterie in gemoderniseerden vorm.*

Het ligt voor de hand, dat Engeland en de Vereenigde Staten — staten, welke, met Frankrijk, aan de spits staan op vechtwagengebied — de voornaamste gangmakers hebben opgeleverd voor de motorisatie. Beide landen bezitten in hun hoog-ontwikkelde motorindustrie de eerste vereischte om een gemotoriseerde strijdmacht — zij het uit vecht- of uit transportwagens bestaande — te kunnen oprichten en onderhouden. Verder kunnen beide landen door hunne ligging volstaan met een betrekkelijk klein vrijwilligersleger, dat slechts waarde kan hebben door als stootgroep aanvallend op te treden en dus vóór alles een groote bewegelijkheid moet bezitten. Een zelfstandig optreden is daarbij slechts denkbaar in koloniale oorlogen of oorlogen tegen een aanmerkelijk zwakkeren tegenstander. Bij een grooten oorlog kan de verdedigende rol op het operatietoneel door een bondgenoot worden vervuld, waarbij ik herinner aan het optreden van het Britsche expeditie-leger in 1914 op den uitersten vleugel van het Fransche front, dan wel door eigen formaties, welke in oorlogstijd kunnen worden opgericht.

Als baanbreker op het gebied der motorisatie moet de toenmalige Engelsche luitenant-kolonel der infanterie CROFT worden genoemd, wiens studie, onder het motto „*Celer et audax*” („snelheid en stoutmoedigheid”) in 1919 na die van FULLER als tweede werd bekroond in de reeds genoemde prijsvraag van de „Royal United Service Institution.”¹⁾

Overste CROFT bouwde zijn voorstellen, voor zoover zij op het door mij behandelde onderwerp betrekking hebben, op de volgende *grondslagen*:

a. De *mitrailleurs* zijn in den aanval weinig bewegelijk, tenzij vervoerd in vechtwagens; in de verdediging zijn zij daarentegen vrijwel onvindbaar, behalve voor vechtwagens.

b. De *verbinding infanterie-artillerie* is in het moderne gevecht het zwakke punt. Door de kanonnen in vechtwagens op te stellen, kunnen zij de infanterie op den voet volgen.

c. Het gebruik van kunstmatigen *rook* is van groote waarde gebleken, om de beweging van troepen op het gevechtsveld te maskeeren.

d. De *infanterist* is onvoldoende bewegelijk en zijn actie wordt op het slagveld verlamd, doordat hij bepakt is als een lastdier; de groote verliezen der infanterie worden veroorzaakt door de langzaamheid, waarmede dit wapen zich in de vijandelijke vuurzône verplaatst.

e. In de toekomst zal de *vliegdienst* in staat zijn het gebruik van de wegen zeer te bemoeilijken.

Deze grondslagen leidden CROFT tot de volgende *voorstellen*:

Ad. a. In den aanval moeten de zware mitrailleurs aan de infanterie worden onttrokken en vervangen door *met mitrailleurs bewapende*

¹⁾ „Journal of the Royal United Service Institution”, 1920, blz. 443 e.v.

vechtwagens, ter sterkte van 1 bataljon van 3 compagnieën à 16 wagens per divisie.

Ad. b. De artillerie, bestemd voor rechtstreekschen steun, d.i. volgens CROFT het *veldgeschut van 7,5*, moet worden geplaatst in *vechtwagens*. Deze kanonnen moeten ook in beweging kunnen vuren en zoowel de taak van de artillerie voor rechtstreekschen steun als die van de begeleidende artillerie overnemen.

Ad. c. De infanterie moet over krachtige *rookmakers*, vervoerd in *tanks*, kunnen beschikken.

Ad. d. De *infanterie* moet, met haar geheele uitrusting, worden vervoerd op *motorvoertuigen*, welke zich door het terrein kunnen bewegen. Dit meende CROFT te kunnen bereiken door aan iedere compagnie één tank tot te voegen voor vervoer van de pioniergereedschappen, lichte mitrailleurs, handvuurwapenen en granaten, en een tweede als keuken-, tevens proviandauto, die ook alle noodrantsoenen zou moeten bevatten. Ieder dezer tanks zou twee opleggers moeten trekken, elk geschikt voor het vervoer van een sectie infanterie met dekens en uitrustingstukken.

Met de aldus gemotoriseerde infanterie, waarbij troep en treinen tot één zeer bewegelijk geheel zouden zijn samengesmolten, meende CROFT een snelheid door het terrein van 80 km per dag te kunnen bereiken.

Het gevecht dacht hij zich aldus. De geheel frisch op het slagveld aankomende infanterie zou, uitgerust met een zeer lichte gevechtsbepakking, uit haar voertuigen stijgen, zich snel ontplooien en in den kortst mogelijken tijd de gevechtsaanraking met den vijand opnemen. Daarop zouden de vechtwagens voorwaarts stooten en, op den voet gevolgd door de infanterie, de vijandelijke stelling binnendringen. Zoodra deze genomen was, moest de infanterie zich in het gewonnen terrein vastzetten en zouden de vechtwagens de vervolging opnemen, dan wel worden teruggetrokken voor het aanvallend tegemoet treden van tegenaanvallen.

Hoewel de denkbeelden van CROFT in vele opzichten die van FULLER raken, wijken zij daar toch op een essentieel punt van af. Terwijl FULLER de infanterie, evenals trouwens de andere wapens, wil vervangen door tanks, geschiedt de geheele *reorganisatie van CROFT ten bate van de infanterie*, teneinde dit wapen van haar huidige schildpadallures te verlossen en weder te doen beantwoorden aan de NAPOLEONTISCHE woorden: „activité, activité, vitesse”!

De liefde, welke CROFT voor het oude wapen zegt te hebben, heeft m.i. op den keper beschouwd evenwel veel van apenliefde, m.a.w. hij wijdt aan het voorwerp zijner genegenheid zooveel zorgen, dat hij dit dreigt dood te drukken. De infanterie immers, beroofd van alle wapens — zware mitrailleurs, infanterie-geschut, artillerie voor rechtstreekschen steun —, welke haar in staat stellen zelfstandig het gevecht te voeren, wordt door CROFT totaal afhankelijk gemaakt van haar

vechtwagens. Zij kan in den aanval niet veel anders doen dan, ondanks haar lichte bepakking, ademloos achter deze wagens aanhollen en de rol spelen van „nettoyeurs” van het slagveld. In de verdediging mist zij de ruggegraat van ieder verdedigingsstelsel, de zware mitrailleurs, en moet dus angstig achterom zien of de reddingbrengende vechtwagens nog niet komen opdagen. Wel diep is ook bij CROFT „*la reine des batailles*” van haar troon gevallen! De vechtwagens zijn ook bij hem het beheerschende element op het slagveld en hetgeen wij daaromtrent bij de bespreking van FULLER’s denkbeelden hebben gezegd, is dus grootendeels ook hier toepasselijk. Waar de vechtwagens niet kunnen marcheeren en strijden, kan bij CROFT ook de infanterie dit niet; zijne infanterie is dus *een gelegenheidswapen, waarop nimmer een geheele organisatie mag worden gebouwd.*

Hoewel CROFT dus m.i., voor wat betreft het gevecht, zijn doel voorbij heeft gestreefd, bevatten zijn denkbeelden aangaande de beweging der infanterie buiten het gevechtveld ongetwijfeld veel behartenswaardigs en zij kunnen als de basis beschouwd worden, waarop in Engeland en de Vereenigde Staten bij de motorisatie der infanterie is voortgebouwd.

In 1929, tien jaar na de in haar gevolgen zoo belangrijke prijsvraag der Britsche krijgswetenschappelijke vereeniging, waren in Engeland de motorisatie-denkbeelden voldoende gerijpt om uit de studeerkamer op groote schaal naar het proefveld te worden overgebracht.

Bij wijze van proef werden in dit jaar *twee infanterie-brigades gemotoriseerd* ¹⁾. Haar samenstelling was als volgt:

Brigadestaf en verbindingsafdeeling;

3 bataljons infanterie;

1 batterij begeleidende artillerie;

1 bataljon van 48 lichte CARDEN-LLOYD-tanks mark IV;

ieder infanterie-bataljon bestaande uit: staf; 1 batterij van 4 anti-tank OERLIKON-mitrailleurs van 20 mm voorzien van rupsbanden, ieder getrokken door een CARDEN-LLOYD-tractor ²⁾; 3 tirailleurecompagnieën te voet; 1 gemotoriseerde mitrailleurecompagnie, waarbij zich 2 mitrailleurs op een tractor bevonden en de bediening met de munitie in een aanhangwagen werd getrokken. De mitrailleurs konden zoowel uit de tractors vuren als op de gewone wijze van den grond af.

De *begeleidende batterij* bestond uit STOKES-mortieren en werd op dezelfde wijze vervoerd als de mitrailleurs. De mortieren konden alleen van den grond af vuren. Verder bestonden alle voertuigen der *gevechts- en keukentreinen* uit zeswielige auto’s.

De CARDEN-LLOYD-tank is een lichte tweemans-tank, welke zich zoowel tot vecht- en transportwagen als tot tractor laat inrichten.

¹⁾ Zie o.a. „Bulletin Belge des Sciences Militaires” 1930 „Chronique de l’infanterie”, blz. 323.

²⁾ Een zeer duidelijke afbeelding hiervan geeft „Kriegskunst in Wort und Bild” 1930, blz. 122.

De voornaamste vraagpunten, welke bij de proeven moesten worden opgelost, waren:

1. De beste vervoerwijze der zware mitrailleurs van de mitrailleurcompagnie en het tactisch gebruik daarvan, waarmede wel bedoeld zal zijn of normaal uit het voertuig, dan wel van den grond af gevuurd moet worden.

2. De beste vervoerwijze en het gebruik der anti-tank-mitrailleurs.

3. De organisatie en het gebruik der infanterie-tanks.

4. De al of niet wenschelijkheid om begeleidende artillerie organiek bij een infanterie-eenheid in te deelen en of lichte houwitseren dan wel mortieren zich hiervoor het beste eigenen.

Zooals blijkt komen de door CROFT aangegeven beginselen bij de samenstelling der proefbrigades duidelijk tot uiting. Wel is waar zijn de tirailleurcompagnieën niet met motorvoertuigen uitgerust, doch hierin werd af en toe voorzien door het gebruik van omnibussen, welke maatregel men evenwel als een noodoplossing beschouwde wegens gebrek aan voldoende terreinauto's. Een *principeel verschil* is evenwel, dat de mitrailleurs en mortieren ook op den grond verplaatst en gebruikt kunnen worden, zoodat de gemotoriseerde infanterie ook in staat is te voet te strijden zonder hulp van de tanks.

Tot een organisatie-wijziging der geheele Engelsche infanterie hebben de proeven nog niet geleid, doch dat *het pleit beslist is ten gunste van een ver gaande motorisatie der infanterie*, valt niet meer te betwijfelen. Kort geleden werd besloten bij 2 brigades de mitrailleurcompagnieën van 3 bataljons te voorzien van motortractie en het vierde bataljon geheel om te vormen tot een gemotoriseerd mitrailleurbataljon.¹⁾ Dit jaar hebben ook reeds de mitrailleurcompagnieën der territoriale bataljons de beschikking gekregen over eenige CARDEN-LLOYD-auto's.²⁾

Bij dit alles komt nog, dat de *bepakking* van den Engelschen infanterist met 9 kg verminderd is.³⁾

Ik heb de reorganisatie der Engelsche infanterie hier uitsluitend bezien uit het oogpunt van de beweegbaarheid en wil op de nevenverschijnselen, welke zich daarbij voordoen, het voortschrijden der mechanisatie, door inkrimping van het aantal tirailleurcompagnieën ten gunste van de mitrailleur-eenheden en het vraagstuk van de indeeling van tanks en begeleidende artillerie bij de infanterie, nader terugkomen.

Beschouwen wij thans eerst de ontwikkeling der motorisatie van de infanterie in de *Vereenigde Staten*⁴⁾. Tijdens de deelname van het Amerikaansche leger aan den wereldoorlog waren in de organisatie der infanterie slechts motoren uitgetrokken voor ordonnansendiensten

¹⁾ „Bulletin Belge des Sciences Militaires”, 1930 „Chronique de l'infanterie”, blz. 323.

²⁾ „Army Estimates”, 1930, blz. 59.

³⁾ Alléhaut „Motorisation et Armées de demain”, blz. 40.

⁴⁾ Zie o.m. „Motors for muscles” door Luit.-kol. THOMLINSON „Infantry Journal” 1929, blz. 124 e.v.; „La motorisation dans l'armée des Etats-Unis” door Kapitein CAMMAS „Revue Militaire Française” 1930.

en het vervoer van de hogere commandanten en wel in 1918 per brigadestaf 1 personenauto en 5 motorrijwielen en per regimentstaf 1 personenauto en 2 motorrijwielen. Bij de reorganisatie, welke in 1921 tot stand kwam, werd het gebruik van den motor voor ordonnansendiensten belangrijk uitgebreid, terwijl bovendien de vrachtauto zijn intrede deed ten behoeve van het vervoer van de verbindingsmiddelen en voor algemeene transportdoeleinden. Per brigadestaf werden thans ingedeeld 2 personenauto's, 5 motorrijwielen, 1 auto van $\frac{3}{4}$ ton en 1 auto van $1\frac{1}{2}$ ton; ieder regiment ontving 1 personenauto, 2 motorrijwielen, 2 auto's van $\frac{3}{4}$ ton en 1 auto van $1\frac{1}{2}$ ton, terwijl het bataljon 3 motorrijwielen kreeg. In hetzelfde jaar werd bovendien een *commissie* benoemd met de taak *het transportvraagstuk bij de infanterie* in studie te nemen. Deze commissie stelde daarbij de volgende eischen :

1. Het moet mogelijk zijn een geheele divisie met al haar personeel, materieel en hulpdiensten voor strategische doeleinden door middel van autotractie langs den weg te verplaatsen.

2. Kleinere verplaatsingen, zooals benodigd voor het samentrekken van troepen voor een aanval, moeten ook buiten de kunstwegen door autotractie kunnen plaats hebben.

3. Tijdens den aanval dienen de gevechtstreinen hunne infanterie door het terrein te kunnen volgen.

4. De zware infanteriewapenen, w.o. hier te verstaan zware mitrailleurs, infanteriemortieren, anti-tank-geschut en begeleidende batterijen, mogen de aanvalsbeweging der infanterie niet vertragen. Zij moeten ieder terrein, dat voor infanterie begaanbaar is, met dezelfde snelheid kunnen doorschrijven als de tirailleur en daarbij voldoende munitie medevoeren voor ten minste één gevechtsdag. Zij dienen hiertoe zoo lang mogelijk door autotractie te worden vervoerd, doch mogen niet uitsluitend van dit transportmiddel afhankelijk zijn. Indien de motorische beweging niet meer mogelijk is, moeten zij zich op wielen en getrokken door het personeel kunnen voortbewegen. Ten slotte moeten de zware mitrailleurs en mortieren ook kunnen worden gedragen.

Wat betreft de *mogelijkheid* van het vorenstaande, concludeerde de commissie, dat de technische ontwikkeling der motorvoertuigen nog niet ver genoeg was voortgeschreden om het paard voor transportdoeleinden geheel overbodig te maken. Indien men zich hierop evenwel met kracht toelagde, was naar de meening der commissie de dag niet ver meer verwijderd, waarop men tot de volledige motorisatie der infanterie-transportmiddelen zou kunnen overgaan. Deze *motorisatie* beschouwde de commissie niet alleen als een wenschelijkheid, doch als een noodzakelijkheid, in verband met de verdwijning van het paard als trekkracht in de burgermaatschappij. Ten slotte eindigde de commissie met een aantal typen motorvoertuigen ter practische beproeving voor de verschillende doeleinden voor te dragen.

De motorisatie als noodzakelijkheid deed zich in het Amerikaansche leger inderdaad spoedig voor. In verband met een te kort aan paarden

en de aanwezigheid van een groot aantal vrachtauto's uit den oorlogstijd besloot het legerbestuur bij één geheele divisie, n.l. die op Hawaï, en 4 infanterie-regimenten in het moederland alle treinvoertuigen door auto's te vervangen. De karren voor vervoer van mitrailleurs en infanterie-geschut bleven evenwel paardentractie behouden. De gebruikte auto's waren zwaar en in het algemeen gebonden aan de wegen. Het gevolg was dan ook, dat de troepen, zoodra zij zich in het terrein begaven, totaal gescheiden waren van hun voertuigen, wat met het oog op de verpleging zelfs in vreedstijd tot groote moeilijkheden leidde. Deze wijze van motoriseeren moet dan ook meer als noodmaatregel dan als een stap voorwaarts worden beschouwd. Als teeken des tijds blijft zij niettemin merkwaardig.

Spoedig werd in de richting der motorisatie evenwel meer opbouwend werk verricht. Op de begroting van 1929 werd 140.000 dollars uitgetrokken voor het bij wijze van *proef* op moderne wijze *motoriseeren van het 34e regiment infanterie*. Dit regiment bestaat uit 2 actieve, d.w.z. oorlogsterke, vrijwilligers-bataljons en 1 kader-bataljon. Het Departement van Oorlog stelde hierbij de volgende *voorwaarden* vast:

1. De auto's moeten, ten minste voor wat betreft hun chassis, van een in den handel veel voorkomend type zijn, zoodat zij snel in groote hoeveelheid kunnen worden aangeschaft.

2. Alle auto's moeten ongeveer dezelfde wegsnelheid hebben.

3. Hun bewegingsmogelijkheid door het terrein moet ten minste gelijk zijn aan die van hippomobiele voertuigen.

Het aangeschafte *materieel*¹⁾ bestond uit:

- a. Terreinauto's voor vervoer van de staven en van een kern der bedieningsmanschappen van de zware infanterie-wapenen.

- b. Lichte terreinvrachtauto's en $\frac{3}{4}$ -tons terreinvrachtauto's van verschillende typen voor vervoer van de zware infanterie-wapenen en ter vervanging van de voertuigen der gevechtstreinen.

- c. $1\frac{1}{2}$ tons terreinvrachtauto's ter vervanging van de overige treinvoertuigen.

- d. $3\frac{1}{2}$ -tons tractors.

- e. Keukenwagens van het oplegger-type, geschikt om door de tractors te worden getrokken.

- f. Motorrijwielen met zijspan voor den ordonnansendienst.

- g. Een benzine-auto met 750 blikken.

Alle voertuigen, met uitzondering van de tractors, kunnen zich met normale transportsnelheid langs den weg verplaatsen, doch eveneens infanterie te voet door het terrein volgen. *Tactische verplaatsingen* kunnen dus worden uitgevoerd met de snelheid van den tirailleur, onbelemmerd door het meeslepen van zijn zware wapenen. Daarbij komt dat de *marschbepakking* van den tirailleur in 1927 van 36,1 kg tot 23,51 kg is teruggebracht²⁾. Voor *strategische verplaatsingen* moeten uit

¹⁾ Afbeeldingen van dit materieel zijn opgenomen in het „Infantry Journal” Maart/April, 1931, blz. 219.

²⁾ „Infantry Journal” 1927, blz. 292 e.v.

een autoformatie de noodige vrachtauto's worden toegevoegd voor vervoer van de tirailleurs. Alsdan komen dezen echter niet op het gevechtsweld aan, beroofd van alles, wat voor een voorwaartsche beweging noodig is, doch volkomen toegerust ten aanval.

Ten slotte verdient in dit verband nog vermelding, dat in 1929 in de Vereenigde Staten een nieuw model van de lichte vechtwagens „T.I.E.I.” is ingevoerd en men het plan heeft het betrekkelijk eenvoudig chassis van dezen tank tot eenheidschassis te maken voor alle terreinvrachtauto's der te motoriseeren strijdmacht.¹⁾

Samenvattende kan worden gezegd, dat ook in de Vereenigde Staten ernstig wordt gewerkt aan de opvoering van de bewegelijkheid der infanterie op en buiten het gevechtsweld door motorisatie. Een kenmerkend verschil met Engeland is evenwel, dat men in Amerika het motorvoertuig voor de infanterie zuiver beschouwt als transportmiddel. In Engeland propageert men daarentegen om de motorische beweging der zware infanterie-wapenen ook op het slagveld voort te zetten, terwijl de proef-organisaties hiertoe, ten minste voor wat de zware mitrailleurs betreft, de mogelijkheid openlaten.

Op het *Europeesche vasteland* heeft men het radicale Angelsaksische voorbeeld bij de motorisatie der infanterie nergens gevolgd. De bedreigde ligging der voornaamste militaire mogendheden, gepaard aan een steeds min of meer bewolkten politieken hemel, maakte, dat men meer evolutionnair te werk moest gaan en vooral streefde naar het technisch en financieel onmiddellijk bereikbare. Wat betreft de opvoering van de mobiliteit, legde men zich daarom allereerst toe op de *ontwikkeling der incidenteele motorisatie* uit de oorlogsjaren. Op dit gebied werd bij tal van oefeningen en manoeuvres ervaring verzameld, die, vooral in Frankrijk, reeds in gedetailleerde reglementaire bepalingen is neergelegd.

Organiek beschikt het Fransche infanterie-regiment, om ons tot dat land te bepalen, aan motorvoertuigen nog slechts over 1 auto voor verbindingsmiddelen en 2 motorrijwielen voor ordonnansen. Alle andere tractie, w.o. die der zware mitrailleurs en van het infanterie-geschut, is nog hippomobiel. Het bezwaar, dat bij incidenteele motorisatie het medenemen van alle paarden en voertuigen een ontoelaatbaar aantal auto's zou vergen, bleef dus in hoofdzaak bestaan. De aldus verkregen bewegelijkheid blijft dus, evenals in de oorlogsjaren, voornamelijk ten goede komen aan de verdediging.

Dat men zich bij dit resultaat echter niet neerlegt, doch, nu het onmiddellijk verkrijgbare verwerkelijkt is, het oog richt op een verder verschieft, valt uit tal van feiten af te leiden. Vooral de laatste jaren zijn vele proeven op kleinere schaal genomen met auto's voor vervoer van infanterie, van mitrailleurs en ter vervanging van de hippomobile treinvuortuigen. Van een proef op grootere schaal spreekt een artikel van den intendant CHEVRIER over „Ravitaillement par convois automo-

¹⁾ Zie HEIGL „Taschenbuch der Tanks” 1930, blz. 304.

biles au cours des manoeuvres alpines de Briançonnais" in Augustus 1929, opgenomen in de „France militaire" van 20/21 October van dat jaar. Het doel van deze proefneming was volgens den schrijver: „rechercher s'il est possible, par la généralisation de l'emploi des convois automobiles en montagne, d'arriver à supprimer des trains régimentaires (d.w.z. de *levensmiddelentreinen*) tous les véhicules hippomobiles tout en réduisant le plus possible l'effectif de leurs équipages muletiers." Deze proefneming ging dus in de richting, welke voor ons leger door kapitein POLIS werd bepleit.¹⁾ Over het resultaat laat CHEVRIER zich zeer gunstig uit, waarbij evenwel valt te bedenken, dat het hier een terrein gold, waar alle wegen een vasten ondergrond hebben. Voor wat betreft de *motorisatie der gevechtsvoertuigen*, kan worden verwezen naar het in 1929 verschenen deel II van het „Règlement de l'infanterie". Dit bevat onder hoofdstuk „Ravitaillement en munitions" de merkwaardige mededeeling, dat de vervanging van de hippomobile munitievoertuigen door „Automobiles spéciales" in studie is. Als voordeelen van deze verandering in beweegkracht somt het reglement op:

1. De snelheid en geringe hoogte der munitieauto's maken dat zij de munitie dichter bij de tirailleur- en mitrailleurcompagnieën kunnen brengen dan thans het geval is.

2. De munitievoorziening wordt soepeler en geeft meer rendement, onder gelijktijdige vermindering van het aantal en de kwetsbaarheid der voertuigen.

Uit de opname van dit pleidooi in een officieel voorschrift mag wel worden afgeleid, dat de betrekkelijke studie reeds in een gevorderd stadium verkeert.

Dit alles betreft treinvoertuigen. Ook het *gemotoriseerde vervoer der zware wapenen* heeft echter de volle aandacht en zelfs, zij het niet in het lichaam der infanterie-regimenten, tot resultaten geleid. In 1929 werden 5 wielrijders-bataljons omgezet tot „bataillons de dragons portés", welke feitelijk niet anders zijn dan *gemotoriseerde mitrailleur-bataljons*. De „dragon" is een terreinauto, welke 1 zware mitrailleur met 4 bedieningsmanschappen vervoert. Een mitrailleurgroep telt 3 „dragons". Het voertuig is niet gepantserd en is dus een zuivere transportwagen, geen semi-vechtwagen zooals de Carden-Lloyd.²⁾

Ook in de Fransche militaire litteratuur vindt de motorisatie der infanterie warme voorstanders. Generaal ALLÉHAUT ontwerpt in zijn boek „*Motorisation et Armées de demain*" een organisatie van het infanterie-regiment, waarbij het paard bijna geheel door den motor wordt verdrongen. Zijn voorstellen vertoonen in beginsel veel overeenkomst met hetgeen thans in de Vereenigde Staten wordt beproefd. Door de verhoogde capaciteit van den gemotoriseerden goederentrein acht ALLÉHAUT het mogelijk hierop ook de ransels van de soldaten te ver-

¹⁾ Orgaan der Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschap 1928—1929, blz. 305 e. v.

²⁾ Zie HEIGL t. a. p., blz. 201.

voeren. Op deze wijze zou de infanterist worden ontlast van een deel der te zware bepakking, welke ALLÉHAUT wil terugbrengen tot: wapenen, tentzeiltje, mantel, munitie en een nooddrantsen. Paarden zijn in de organisatie van ALLÉHAUT alleen gehandhaafd voor het verkenningspeloton, dat ook thans bij ieder Fransch regiment is ingedeeld, en voor één der sectiën van de „train régimentaire” (de levensmiddelen-trein). De gemotoriseerde sectie wil ALLÉHAUT belasten met het halen van de levensmiddelen op het eindstation, waarna zij haar lading z.m. rechtstreeks moet overgeven aan de keukenauto's. Slechts als dit niet mogelijk is, wordt de hippomobile sectie als tusschenschakel ingevoegd. Het in eerstgenoemd geval toegepaste stelsel is voor ons leger door kapitein POLIS bepleit, doch het blijkt uit het vorenstaande, dat ALLÉHAUT niet uitsluitend op dit stelsel durft te vertrouwen. In het laatste geval gaat het toekomstplan van ALLÉHAUT veel gelijken op het bij ons reeds bestaande systeem. Slechts is de decentralisatie van een gedeelte der auto's voor het materieelvervoer doorgezet tot aan het regiment, waardoor zij een groot gedeelte van den tijd ongebruikt zullen zijn. Ik geef aan het Nederlandsche systeem dan ook verre de voorkeur.

Samenvattende zien wij dus ook in Frankrijk een sterken drang, den motor dienstbaar te maken aan de infanterie. De uitvoering hiervan bevindt zich evenwel nog in het stadium van studie en heeft nog niet geleid tot het aanbrengen, zij het ook bij wijze van proef, van wijzigingen in de organisatie der infanterie. Bij de overige Europeesche landen verkeert het vraagstuk, voor zoover mij bekend is, in een nog minder gevorderd stadium. Slechts verdient vermelding, dat in België iedere compagnie reeds beschikt over een goederenauto.¹⁾

Overzien wij thans het geheele vraagstuk van de opvoering der *operatieve beweegbaarheid* bij de infanterie, dan blijkt de oplossing zich onmiskenbaar te ontwikkelen in de richting der vervanging van het paard door den motor, en wel in hoofdzaak door terreinauto's, naar behoefte aangevuld door incidenteele motorisatie van het marcheerende gedeelte van het voetvolk. Technisch is dit reeds uitvoerbaar, zij het nog in onvolmaakt vorm. De ontwikkeling wordt echter sterk geremd door de omstandigheid, dat terreinauto's in de burgermaatschappij nog te weinig voorkomen om hieruit bij mobilisatie de militaire behoeften te kunnen betrekken. Een ver doorgevoerde motorisatie is dus voorschijns slechts mogelijk bij de infanterie van legers of legergedeelten, welke reeds in vredetijd geheel geoutilleerd zijn, m.a.w. bij de strategische stootgroepen. Ook hierbij is echter, gezien de groote kosten, aan de motorisatie verbonden, en het feit, dat de technische ontwikkeling van trekkers en terreinauto's nog geenszins is afgesloten, slechts een geleidelijke doorvoering te verwachten.

De rechtstreeksche verhooging der *beweegbaarheid op het gevechtsveld* wordt gezocht in het zoo lang mogelijk doorzetten van de motorische

¹⁾ Zie „Bulletin Belge des Sciences militaires” 1930, blz. 431.

beweging der zware wapenen en strijdmiddelen op het gevechtveld, gepaard met een verlichting der bepakking van den strijder.

In aansluiting met het voorgaande nu nog een enkel woord over *ons land*. Zoolang het Nederlandsche leger nog in hoofdzaak bestemd is voor de eigen landsverdediging, treedt wel is waar de eisch tot opvoering der operatieve beweegbaarheid hier minder op den voorgrond dan bij legers, welke georganiseerd zijn voor een doorgevoerd offensief op vijandelijk gebied, nochtans heeft iedere verbetering in dit opzicht ook voor ons onschatbare waarde. De beweegbaarheid op het slagveld heeft voor ons dezelfde waarde als voor het buitenland.

In beide opzichten zie ik als een *absolute noodzakelijkheid* het *verlichten van de bepakking* van den infanterist, door een gedeelte van zijn uitrusting over te brengen naar de voertuigen. Het laadvermogen van den *goederentrein* zou hiertoe vergroot moeten worden, wat slechts te bereiken is door motorisatie. Hierdoor zou tevens de mogelijkheid zijn verkregen dezen trein desgewenscht snel aan te trekken.

De operatieve beweegbaarheid kan bij ons slechts *opgevoerd worden* door *incidenteele motorisatie* van de strijders met hun wapenen en door organieke motorisatie van de treinen. Die der goederentreinen acht ik, zooals gezegd, noodig en mogelijk, waarbij ik er nogmaals op wijs dat in België iedere compagnie reeds beschikt over een goederenauto. De *proviandvoertuigen* door auto's te vervangen en alsdan den aanvoer te organiseren, zooals kapitein POLIS dat bepleit heeft, durf ik voorshands nog niet propageeren, doch ik ben geenszins overtuigd van de onmogelijkheid daarvan. In ieder geval zou ik gaarne zien, dat, evenals in Frankrijk, proeven in deze richting werden genomen. Wat de *keuken- en gevechtsvoertuigen* betreft, kunnen wij het paard voorloopig nog niet missen en moeten wij ons er toe bepalen, geen voertuigen meer aan te maken, welke er zich niet voor leenen om als aanhangwagens achter een motor te worden gespannen.

Als een kleine, doch onmiddellijk te verwezenlijken en zeer dringende wensch wil ik dan nog bepleiten de invoering van *motorordonnansen* en wel ten minste een aantal van 2 per regimentsstaf.

Vóór alles echter moeten wij — en hier sluit ik mij gaarne aan bij wat kapitein POLIS dienaangaande heeft gezegd — bij de infanterie den geest rijp maken voor motorisatie en bedenken, dat de vraag niet meer is: „zullen wij motoriseeren?“, doch „in welk tempo en tot hoever moeten wij motoriseeren?“

Vat ik ten slotte het voorgaande in enkele woorden samen, dan kom ik tot de CONCLUSIE:

DE BEWEEGBAARHEID DER INFANTERIE KAN SLECHTS AFDOENDE WORDEN VERGROOT DOOR ORGANIEKE VERVANGING VAN DE HIPPOMOBIELE VOERTUIGEN DOOR AUTO'S EN AANMERKELIJKE VERLICHTING VAN DE BEPAKKING. DE ONTWIKKELING IN EERSTGENOEMDE RICHTING IS ONMISKENBAAR, DOCH HEEFT EEN ZEER GELEIDELIJK VERLOOP, SAMENHANGEND MET DE OVEREENKOMSTIGE

BEWEGING IN DE BURGERMAATSCHAPPIJ. LAATSTGENOEMDE MAATREGEL HOUDT
HIERMEDE NAUW VERBAND.

B. VUUR- EN STOOTKRACHT.

a. *Het beginsel der decentralisatie.*

Bewegingsoorlog vraagt decentralisatie. Deze uitspraak, welke ik reeds uit het ongerijmde aantoonde, door er op te wijzen, dat de stellingoorlog een gecentraliseerde bevelvoering noodig en mogelijk maakt, verdient een nadere beschouwing.

De bewegingsoorlog veronderstelt twee tegenstanders, die tegen elkander oprukken, ieder met het vaste voornemen de vijandelijke strijdkrachten te vernietigen. Dit voornemen culmineert in het *ontmoetingsgevecht*, waarvan onze „Gevechtshandleiding” reeds zegt (p. 269), dat veel aan het initiatief van de D.Cn. en *zelfs van hun ondercommandanten* moet worden overgelaten. Gold zulks nu bij het schrijven van bovengenoemde handleiding, waarbij kennelijk gedacht is aan twee te voet tegen elkaar oprukkende strijdkrachten, dan geldt het à fortiori voor een toekomstigen strijd, waarbij de aanvallende infanterie geheel of ten deele, organiek dan wel incidenteel, gemotoriseerd zal zijn.

Realiseeren wij ons daartoe een oogenblik den invloed, welken de motor, zoowel die in het vliegtuig als die in de auto, op de gevechtsvoering zal hebben.

De vernietiging van de vijandelijke strijdkrachten, het nimmer uit het oog te verliezen doel, kan slechts worden bereikt door op zoodanige wijze aan te vallen, dat 's vijands levensaders, zijn verbindingen, worden afgesneden. Kunnen deze verbindingen bereikt worden door omvatting, dan verdient dit de voorkeur; is het niet mogelijk op een vleugel te manoeuvreren, dan moet eerst een vleugel worden gemaakt, d.w.z. een doorbraak worden geforceerd.

Gezien de talrijke verkenningsorganen, waarover een modern leger beschikt, in het bijzonder die in de lucht, is het gelukken van een *omvattingsoorlog* slechts mogelijk door snelle troepenverplaatsing, gepaard gaande aan het gebruik maken van de duisternis. Hiertoe leenen zich bij uitstek gemotoriseerde eenheden. Ook bij den tegenstander kunnen deze echter verwacht worden en, zeer kort nadat hij de omvattingsoorlog onderkent, kunnen deze ter plaatse zijn om den slag af te weeren. Gelukt het een der partijen dus in de flank van den vijand te komen, hetgeen veelal aan het einde van een nachtelijke verplaatsing het geval zal zijn, dan bestaat er slechts één mogelijkheid om de vrucht der overwinning te plukken, d.i. onmiddellijk in aanvalsformatie op te rukken volgens het Napoleontische voorschrift: „Agir vite et sans temps d'arrêt”.

Nu de *doorbraak*. Voor dezen noodmaatregel zal uiteraard een als zwak aangenomen gedeelte van 's vijands slagfront worden gekozen, terwijl hiertegen een maximum aan eigen krachten zal worden ingezet. Ook hier is verrassing geboden, wil de vijand niet de gelegenheid krijgen het be-

dreigde punt te versterken door per motor krachten aan te trekken. De laatste verplaatsing der aanvalstroepen zal dus wederom in den nacht moeten plaats hebben en onmiddellijk worden gevolgd door den aanval.

Uit het vorenstaande volgt, dat de *gevechtsvoering in de toekomst een zeer veel sneller verloop* zal moeten en ook kunnen hebben, dan na den wereldoorlog gebruik is geworden. De *bevelstechniek* zal zich hieraan dienen aan te passen, want wat baat het, indien men de troepen snel kan verplaatsen, als eerst vele uren, nadat het aanvalsbesluit door den hoogeran aanvoerder is genomen, het aanvalsbevel de troepen in voorste lijn kan bereiken. De lange, kunstige bevelen, welke slechts door zeer geroutineerde officieren zonder schema's en memoranda ineengezet kunnen worden, behooren plaats te maken voor korte partieele bevelen. Vooraf moet echter de mogelijkheid hiertoe worden geschapen. Deze mogelijkheid is slechts aanwezig bij een *gedecentraliseerde bevelvoering*, berustende op het optreden met *gevechtsgroepen*. Terwijl bij de lichte troepen door hun groote bewegelijkheid de gevechtsgroepen echter telkens naar behoefte gevormd en gewijzigd kunnen worden, is dit bij de zooveel loggere infanterie — zelfs indien zij ruimschoots met motorische beweegkracht is voorzien — niet in die mate uitvoerbaar. *De gevechtsgroepen der infanterie dienen dus een organiek karakter te dragen.*

Beschouwen wij thans *het gevecht zelf*. De noodzakelijk geworden snelle verloop van troepen laat weinig gelegenheid de verbindingen grondig te organiseren. Wat wij van haar werking zien bij vredesoefeningen, die niet snel verlopen en waar het vijandelijke vuur niet als storende factor optreedt, geeft reeds geen aanleiding tot hooggespannen verwachtingen. In het ontmoetingsgevecht moet hierop dus zoo min mogelijk worden gebouwd. Hierbij komt nog, dat de toepassing van *rook* zich steeds meer ontwikkelt en de optische verbindingen in een toekomstoorlog ongetwijfeld zeer zal belemmeren. Centralisatie echter vereischt een goed werkend verbindungssysteem en wordt bij het falen hiervan tot een chaos. Het moderne gevecht vraagt dus ondercommandanten, die zelf over de middelen beschikken om de hun opgedragen taak te volbrengen en slechts bij uitzondering hulp van boven behoeven in te roepen.

Bij dit alles komt nog het optreden van vechtwagens, pantserwagens en vliegtuigen, de gemoderniseerde slagruiterij op den grond en in de lucht. Deze wapens ontleenen hun kracht voor een groot deel aan het element der verrassing en hebben, vooral wat betreft het laatstgenoemde, een actie-radius, die zich tot ver buiten het eigenlijke gevechtveld uitstrekt. De verdedigingsmiddelen hiertegen kunnen dus niet op het laatste oogenblik worden georganiseerd of aangetrokken, doch moeten paraat en bij de hand zijn, vrijwel van het oogenblik der oorlogsverklaring af.

Uit dit alles volgt als CONCLUSIE:

IEDERE EENHEID DIENT ORGANIEK TE BESCHIKKEN OVER DE MIDDELEN, DIE ZIJ NORMAAL VOOR HET VERVULLEN VAN HAAR TAAK BEHOEFT.

Op dezen grondslag wil ik nu trachten de toekomstige organisatie van vuur- en stootkracht bij de infanterie op te trekken en zal daarbij nagaan, in hoeverre deze theoretisch vastgestelde eisch in de verschillende bestaande of ontworpen organisaties reeds tot uiting komt.

b. Organisaties bestemd voor de verdediging.

De oorsprong dezer eenheden is terug te voeren tot de mitrailleur-bataljons, ¹⁾ die in 1916 aan Fransche zijde werden opgericht, welke maatregel bij de andere oorlogvoerenden in verschillende vormen navolging vond. Al deze oorlogs-mitrailleureenheden waren bedoeld als vuurreserve in handen der hoogere aanvoering, met het tactische doel de vuurkracht van infanterie-onderdeelen te kunnen versterken.

In 1922 werden in *Frankrijk* echter 15 *zelfstandige mitrailleur-bataljons* opgericht met het *strategische doel* te worden gebruikt voor defensieve opdrachten, teneinde op deze wijze infanterie-eenheden vrij te maken voor den aanval. Als zoodanige opdrachten werden genoemd: het beveiligen van een flank; het verbinden van groote eenheden in terreinen, die zich niet voor den aanval leenen; het dekken van de samentrekking en de bewegingen van groote eenheden. Bovendien konden de bataljons tijdelijk aan een groote eenheid worden toegevoegd, in welk geval zij toch in hun geheel gebruikt dienden te worden. Een bataljon bestond uit: staf, verbindingsafdeeling en 4 mitrailleurcompagnieën, te zamen tellende 48 zware en 48 geweermitrailleurs.

In 1926 werd het aantal geweermitrailleurs teruggebracht tot 36, terwijl daarentegen een infanterie-compagnie aan het bataljon werd toegevoegd. Aan deze compagnie werd de zware taak opgedragen te voorzien in den veiligheidsdienst, het uitvoeren van tegenstooten, de aanvulling van munitie en levensmiddelen en het medewerken aan het inrichten van een stelling. Het doel hiervan was de zelfstandigheid der mitrailleurbataljons te vergrooten. Dat men echter inzag dit doel hiermede niet voldoende bereikt te hebben, valt op te maken uit de omstreeks 1926 verschenen „*Notice provisoire sur les bataillons de mitrailleurs*”. Hier wordt als normaal gebruik van de mitrailleurbataljons genoemd het toevoegen aan een infanterie- of cavalerie-divisie, terwijl het zelfstandige optreden slechts bij uitzondering mogelijk wordt geacht, n.l. in een verdedigende stelling, die niet het doel is van een krachtig opgezetten aanval.

Ook naar mijn inzicht voldoen de Fransche mitrailleurbataljons, beschouwd als zelfstandige formaties, niet aan den eisch, dat zij beschikken over de middelen, die normaal voor het vervullen van een verdedigende taak noodig zijn. Al treedt hierbij de vlakbaanvuurkracht

¹⁾ Zie hierover ook G. J. SAS „Mitrailleur-bataljons. Is invoering ten onzent wenschelijk?” „*De Militaire Spectator*” 1925, blz. 439.

ook op den voorgrond, dan is nochtans een grooter aantal tirailleurs noodig voor veiligheids- en verkenningsdienst en voor de talrijke huishoudelijke diensten dan uit één compagnie kan worden geput. Hierbij komt nog, dat m.i. ook in de verdediging de stootkracht niet geheel kan worden gemist, terwijl de bataljons ten slotte tegen een vechtwagen-aanval vrijwel machteloos staan.

Geeft Frankrijk een poging te zien, om een gedeelte der infanterie uitsluitend voor de verdediging te organiseeren, zoo zien wij in *Engeland* een tendenz om dit in hoofdzaak met de geheele infanterie te doen. Dit is een logisch gevolg van het feit, dat men daar als hoofdstootkracht de zelfstandige vechtwagen-eenheden beschouwt en als voornaamste taak der infanterie ziet "to form the screen, behind which armoured brigades will from time to time retire for purposes of re-fitting". Dit verklaart dan ook het feit, dat bij de kort geleden gevormde 2 proefbrigades de vierde bataljons werden omgezet in mitrailleurbataljons.

In de *Vereenigde Staten*, waar men, zooals ik aangaf, de Britsche theorieën in een gematigder vorm en tempo aanhangt, heeft men in dit opzicht eenigen tijd op een tweesprong gestaan. Men beproefde aldaar in 1929 en '30 naast elkaar een infanterie-bataljon van 4 tirailleurcompagnieën en 1 mitrailleurcompagnie, te zamen tellende 29 officieren en 1318 man en een bataljon van 2 tirailleur- en 2 mitrailleurcompagnieën, tellende 34 officieren en 1007 man.¹⁾ In 1930 is echter, voorloopig als proef bij één divisie, besloten tot een reorganisatie der infanterie, welke in de eerste plaats aan het defensieve vermogen ten goede komt.²⁾ Het regiment zal bestaan uit 3 bataljons, 1 mitrailleurcompagnie, 1 geschutcompagnie en 1 compagnie aan- en afvoer met een totale sterkte van 3576 man, tegenover 3008 van het bestaande regiment. De mitrailleurcompagnie telt 16 zware mitrailleurs met een kaliber van 1,3 cm, de geschutcompagnie telt 8 anti-tankkanonnen van 3,7 cm en 8 mijnwerpers van 7,5 cm. Het bataljon bestaat uit 3 tirailleurcompagnieën, 1 mitrailleurcompagnie en 1 stafcompagnie. De tirailleurcompagnie telt 36 geweermitrailleurs en 144 geweren, de mitrailleurcompagnie 16 zware mitrailleurs. In totaal bezit het regiment zodoende 64 zware mitrailleurs (w.o. 16 zeer zware), 324 geweermitrailleurs, 1751 geweren, 8 vlakbaan- en 8 krombaaninfanteriekanonnen. Tegenover een buitengewoon sterke uitrusting met (defensieve) vlakbaanwapenen staat dus een naar verhouding zwakke uitrusting met (offensieve) krombaanwapenen. De opvoering der sterkte, waardoor het Amerikaansche regiment ruim 1000 man sterker wordt dan het onze, komt echter de offensieve kracht ten goede. Gelijktijdig met deze reorganisatie werden aan iedere divisie organiek 24 vechtwagens toegevoegd.

¹⁾ „Reorganization of the Infantry Battalion", „Infantry Journal", September 1929.

²⁾ „Automatic arms and cannon", „The military engineer", July/August 1930.

Naar mijn meening is de *strategische indeeling der beschikbare infanterie-eenheden in defensieve groepen en offensieve groepen uit het oogpunt van een economisch krachtsgebruik wenschelijk*. Een dergelijke indeeling zal m.i. bovendien vanzelf ontstaan door het feit, dat men nergens over de middelen beschikt om de geheele infanterie voor den aanval te organiseeren en te oefenen. Bij de samenstelling der defensieve eenheden moet het zwaartepunt worden gelegd op de vlakbaanvuurkracht, mede echter tegen vechtwagens, doch mag een aanvulling met eenige krombaanvuurkracht niet ontbreken, terwijl tevens het levende element niet te zeer verzwakt mag worden. De tactische beweegbaarheid treedt op den achtergrond, zoodat met de mogelijkheid van incidenteele motorisatie genoeg kan worden genomen.

De vermenging van tirailleurs en mitrailleurs kan op verschillende wijzen geschieden. De beste is m.i. die in de compagnie. Als *norm* denk ik mij een *organisatie van een regiment* in 3 bataljons, ieder bestaande uit 3 compagnieën. De compagnie samengesteld uit 2 secties à 4 zware mitrailleurs en 2 secties à 2 lichte mitrailleurgroepen en 2 geweergroepen. Per bataljon bovendien ten minste 2, beter 4, anti-tankwapenen en 2 mortieren van 8. Totaal per regiment: 6—12 anti-tankwapenen, 6 mortieren van 8, 72 zware mitrailleurs, 36 lichte mitrailleurs en 36 geweergroepen.

Het verdient m.i. ernstige overweging in de toekomst geleidelijk enkele der *Nederlandsche regimenten genummerd 23 t/m 46* op deze wijze uit te bouwen. Het contingent manschappen behoeft hiervoor niet verhoogd te worden, terwijl voor de zware mitrailleurs t.z.t. de beschikbaar komende Vickers-mitrailleurs bestemd kunnen worden.

Het voorgaande geeft samengevat aanleiding tot de **CONCLUSIE**:

ORGANISATIE VAN EEN OP STRATEGISCHE GRONDEN TE BEPALEN AANTAL INFANTERIE-EENHEDEN MET IN HOOFDZAAK DEFENSIEVE TAAK VERDIENT AANBEVELING. IN NEDERLAND WAREN HIERTOE ENKELE DER REGIMENTEN 23 T/M 46 TE ORGANISEEREN.

c. Organisaties bestemd voor den aanval.

1. Algemeen.

FOCH heeft treffend opgemerkt: „La bataille est la lutte de deux chefs. Les armées ne sont que les instruments de deux volontés opposées”. Dit geldt voor legers, doch evenzeer voor den strijd tusschen infanterie-eenheden. Vasthoudende aan het beginsel, dat iedere eenheid organiek moet beschikken over hetgeen voor het bereiken van het gevechtsdoel normaal noodig is, dient de hoeveelheid en de onderlinge groepeerings der gevechtmiddelen dus zoodanig te zijn dat de wil van den aanvoerder zich zoo lang mogelijk kan doen gelden. Zooals reeds in den aanvang van deze studie op historische gronden werd betoogd, is het uit dit oogpunt voordeelig, indien vuur- en stootkracht gescheiden zijn en de commandant dus naar behoefte uit deze beide reservoirs kan putten.

De *vuurkracht*, die onder vrijwel alle omstandigheden van den aanval zich kan doen gelden, is die, afgegeven uit krombaan-vuurwapenen. Het is dus gewenscht, dat iedere infanterie-commandant, wien voor een juist gebruik daarvan voldoende tactisch inzicht kan worden toevertrouwd, de beschikking heeft over een aantal dezer wapenen. Voor wat betreft de in te deelen *stootkracht*, dient in het oog te worden gehouden, dat een scherpe scheiding tussehen stoot- en vuurkracht wel is waar moeilijk te maken valt, doch dat één factor ongetwijfeld van beslissenden invloed op de stootkracht is, n.l. het aantal strijders, dat aan den stormaanval kan deelnemen. Een tweede factor, waarmede de stootkracht onder sommige omstandigheden kan worden opgevoerd, is de indeeling van vechtwagens.

Een *norm voor het aantal gelijksoortige onderdeelen*, waaruit een infanterie-eenheid dient te bestaan, kan worden verkregen door te bedenken, dat veelal twee dezer eenheden naast elkaar in front dienen te worden ingezet. Een aantal van drie eenheden is dus een minimum, wil de commandant over een reserve kunnen beschikken, terwijl de aanwezigheid van een vierde eenheid voor bijzondere doeleinden voordeel oplevert. De vierindeeling is daarom m.i. bij de infanterie ideaal, met de drieindeeling kan echter genoegen worden genomen.

2. *Het regiment.*

Terwijl in de dagen van FREDERIK DE GROOTE en NAPOLEON het leger nog de tactische eenheid was, waarbinnen de veldheer de verschillende wapens tot harmonische samenwerking bracht, ging deze taak in de 19e eeuw over op het korps, na 1870 en in verhoogde mate na 1914 op de divisie, terwijl thans *het regiment de eenheid is, waarbinnen tijdens het gevecht de verschillende wapens tot nauwe samenwerking worden gebracht* ter bereiking van het gemeenschappelijke doel. Voor verkenningsdoeleinden beschikt het regiment reeds allerwege over een licht orgaan, terwijl b.v. in Frankrijk infanterie-pioniers aan het regiment zijn toegevoegd voor werkzaamheden van technischen aard. Een belangrijke gevechtsactie laat zich echter niet meer denken zonder dat het regiment de hulp behoeft van ten minste één afdeeling artillerie. De hieruit volgende gedachte, om deze afdeeling dan ook organiek in het regiment op te nemen, begint zich evenwel eerst in den laatsten tijd baan te breken. In de meeste landen houdt men nog vast aan de z.g. „artillerie voor rechtstreekschen steun”, een modus tussehen de artilleristische eisch naar centralisatie van het zware wapen ten bate van een geconcentreerde werking en de infanteristische naar decentralisatie ten bate van een nauwe samenwerking met het voetvolk. In Frankrijk, waar, na de revolutie van 1792, in het geestelijk en maatschappelijk leven steeds een sterk centraliseerende strooming de overhand heeft gehad en waar de artillerie bovendien in bijzonder aanzien staat, valt op dit gebied voorshands geen verandering te wachten. In Duitschland daarentegen, waar ook op staatkundig gebied een schijnbare verbroekeling