

Enige grepen uit de geschiedenis van het 1e en 2e Regiment huzaren-motorrijder

J.A. Bom

In het Legermuseum staat een zware motor van het type BSA G 14 met zijspan, waarop een lichte mitrailleur wordt vervoerd. Deze zijspancombinatie, waarschijnlijk het enig resterende exemplaar van dit type, was indertijd bij een van de regimenten huzaren-motorrijder in gebruik. In dit artikel wordt de relatief korte geschiedenis van deze regimenten in grote lijnen geschetst.[1] Hierbij wordt voornamelijk ingegaan op de samenstelling en de wordingsgeschiedenis en slechts beperkt op de verrichtingen in de oorlogsdagen van mei 1940, waarover reeds het nodige elders is geschreven.[2]

Motorisering bij het Wapen der cavalerie

In verband met de politieke en militaire ontwikkelingen in Duitsland, kwam de Nederlandse legerleiding halverwege de jaren dertig tot de conclusie dat met een strategische overval op ons land ernstig rekening moest worden gehouden. Door moderne technische ontwikkelingen, zoals motorisering, mechanisering en de ontwikkeling van het luchtwapen, zou de mogelijke vijand alleen het hoofd kunnen worden geboden indien ons leger in een snel tempo aanzienlijk zou worden versterkt en gemoderniseerd. Hierbij was een gemotoriseerde divisie, voorzien van het nodige pantserafweergeschut, onontbeerlijk. De Lichte brigade, die tot dusver bestond uit twee bereden regimenten huzaren, het Regiment wielrijders en het Korps rijdende artillerie, zou tot een dergelijke divisie worden omgevormd. Hiertoe zouden de paarden uit de Lichte brigade moeten verdwijnen, terwijl deze brigade met moderne pantserwagens en gemotoriseerde eenheden zou moeten worden uitgebreid. Na de eerdere oprichting van het (1e) Eskadron pantserwagens in het voorjaar 1936 werden in dit verband bij het Wapen der cavalerie achtereenvolgens opgericht: medio 1938 het 2e Eskadron pantserwagens en het 1e Regiment huzaren-motorrijder (1 R.H.M.) en begin 1939 het 2e Regiment huzaren-motorrijder (2 R.H.M.). Medio 1939 werd de Lichte brigade tot Lichte divisie omgedoopt.[3]

Samenstelling van een regiment huzaren-motorrijder

De gewenste samenstelling van een regiment huzaren-motorrijder werd in de loop van 1937 bestudeerd, waarbij de ervaringen in het buitenland, zoals in België, Frankrijk en Duitsland, de revue passeerden. Zo werd een tweetal cavalerieofficieren in juni 1937 voor enige tijd bij een gemotoriseerde eenheid van het Duitse leger in Munster gedetacheerd om zich daar van de stand van zaken op de hoogte te stellen.[4]

In de tweede helft van 1937 werd voor het nemen van proefnemingen een klein aantal zijspancombinaties van Belgisch fabrikaat aangeschaft. Bij het Regiment wielrijders te 's-Hertogenbosch werd de vervoerswijze van zware mitrailleurs op zijspancombinaties beproefd.

Later vonden bij dit regiment proefnemingen plaats met het vervoer van mortieren en geweren tegen pantsering. Het Eskadron pantserwagens te 's-Hertogenbosch gebruikte de zijspancombinaties om de vervoerswijze van de lichte mitrailleur te beproeven. Op grond van de uitkomsten van deze proefnemingen werd geconcludeerd dat motoren met zijspan, zowel op de weg als in het terrein, een geschikt vervoermiddel waren.[5]

Eind januari 1938 stelde de Minister van defensie een voorlopige oorlogs- en vredesorganisatie van een regiment motorrijders vast om bij het houden van verdere proefnemingen, het bepalen van de benodigde uitrusting, het ontwerpen van opleidings- en tactische voorschriften, etc., als leidraad te dienen.[6] Vervolgens werd in november 1938 de oorlogsorganisatie van het regiment, dat inmiddels tot Regiment huzaren-motorrijder was omgedoopt, nader vastgesteld.[7] In grote lijnen kan de toenmalige samenstelling als volgt worden weergegeven:

- de staf van het regiment, waarin opgenomen een commandogroep, verbindingsafdeling met een optische seinsectie en een telefoon-/radiosectie (pro memorie), geneeskundige groep, administratieve groep, standaardwacht, gevechtstrein, keukentrein, levensmiddelentrein en goederentrein;

- drie eskadrons huzaren-motorrijder, elk bestaande uit een commandogroep, verbindingsafdeling, geneeskundige groep, administratieve groep, drie pelotons huzaren-motorrijder van ieder drie groepen (met ieder drie lichte mitrailleurs), een gevechts- en een keukentrein;

- mitrailleur eskadron, waarin opgenomen een commandogroep, verbindingsafdeling, geneeskundige groep, administratieve groep, vier secties zware mitrailleurs van ieder drie stukken, een gevechts- en een keukentrein;

- pantserafweereskadron, waarin opgenomen een commandogroep, geneeskundige groep, administratieve groep, twee secties pantserafweergeschut van ieder twee stukken, een sectie geweren tegen pantsering (van zes geweren tegen pantsering), een gevechts- en een keukentrein.

In de loop van de tijd werden met deze organisatie verdere ervaringen opgedaan, hetgeen soms tot wijzigingen in de samenstelling van onderdelen van het regiment leidde. Zo was er bij het vaststellen van de oorlogsorganisatie onder meer aan de orde geweest of de groepen van de pelotons huzaren-motorrijder uitsluitend met motoren met zijspan moesten worden uitgerust, zoals dit in het buitenland gebruikelijk was, of zowel met zijspancombinaties als met solomotoren. Een en ander mocht echter niet tot uitbreiding van de personele sterkte van de groep leiden. De Minister van defensie had in eerste instantie besloten om met motoren met zijspan te volstaan, maar op grond van daarna gewijzigde inzichten werden deze groepen in oktober 1939 alsnog met huzaren op motoren met duozit uitgebreid.

In de organisatie van het regiment was eveneens een sectie mortieren van twee stukken voorzien. Deze sectie werd echter vooralsnog niet in de oorlogsorganisatie opgenomen, omdat hiermee eerst de nodige ervaring moest worden opgedaan. Bij het Regiment wielrijders vonden namelijk vergelijkende proefnemingen plaats met de vervoerswijze van mortieren zowel op auto's als op motoren met zijspan. Uiteindelijk werd voor motoren met zijspan gekozen, waarna de oorlogsorganisatie van de sectie mortieren in oktober 1939 werd vastgesteld.

Personeel

Nadat voor de diverse onderdelen van een regiment huzaren-motorrijder de oorlogsorganisatie definitief was vastgesteld, bedroeg de organieke personele sterkte in totaal iets meer dan duizend man. In dit aantal is begrepen het personeel van andere wapens en dienstvakken, dat bij het regiment een specialistische functie op technisch, administratief of geneeskundig gebied vervulde. Zoals uit het vervolg zal blijken, zijn de regimenten echter nooit op volledige sterkte gekomen; in mei 1940 zouden bij 1 R.H.M. nog ruim 250 man ontbreken en bij 2 R.H.M. omstreeks 450 man.

Uniformen

Het uniform van de huzaren-motorrijder bestond uit een grijsgroene veldjas en een grijsgroene broek, waarbij halfhoge zwarte schoenen met beenkappen werden gedragen.[8] De huzaren-motorrijder waren voorts met de overjas beredenen uitgerust. Als onderdeelseembleem werd in september 1938 een wielkje met zes spaken en met een doorsnede van 38 mm vastgesteld, dat op de staande kraag van de veldjas werd gedragen. Dit embleem was voor officieren, kornetten en adjudant-onderofficieren van zilverdraad en voor onderofficieren beneden de rang van adjudant-onderofficier van witte zijde geborduurd. Korporaals en huzaren droegen op de kraag van de veldjas een embleem, dat in wit (zilverkleurig) metaal was uitgevoerd. Bij het veldtenue werd een veldmuts of een kepie gedragen, waarop het regimentsnummer in Arabisch cijfer was aangebracht. Indien de dienst het vereiste werd bij het veldtenue de Nederlandse stalen helm gedragen. De bovengenoemde onderdeelsembelen werden eveneens op de staande kraag van de attila gedragen, terwijl het regimentsnummer bij dit tenue op de sabeltas was aangebracht.

Na eerdere proefnemingen op kleine schaal, waaraan de huzaren-motorrijder overigens niet deelnamen, werd vanaf april 1939 een drietal uitvoeringen van een nieuwe veldjas met liggende kraag op grote schaal bij verschillende onderdelen van de Koninklijke landmacht beproefd. 1 R.H.M. werd aangewezen om hieraan deel te nemen, waartoe een eskadron met een nieuwe veldjas werd uitgerust. Op de liggende kraag van zo'n veldjas werden donkerblauwe vijfhoekige kraagpatten gedragen, waarop het wielkje en het regimentsnummer waren aangebracht. In februari 1940 werden de bevindingen door een daartoe ingestelde commissie gerapporteerd en werd tevens een voorstel gedaan voor de invoering van een veldjas, die een tussenvorm was van een tweetal beproefde modellen. De liggende kraag van de voorgestelde veldjas was van een gesloten rond model, waarop voor de regimenten huzaren-motorrijder een huzarenblauwe pat met donkerblauwe krul zou worden aangebracht. Officieren, kornetten en adjudant-onderofficieren zouden hierop een verzilverd metalen of van zilverdraad geborduurd wielkje en de rangonderscheidingstekens dragen. Voor onderofficieren beneden de rang van adjudant-onderofficier zou het embleem van witte zijde worden geborduurd, terwijl dit voor korporaals en huzaren in Berlijns zilver (zilverkleurig metaal) zou worden uitgevoerd. Het regimentsnummer zou bij officieren, kornetten en adjudant-onderofficieren op de schouderbedekking en bij onderofficieren beneden de rang van adjudant-onderofficier, korporaals en huzaren op de kraagpat worden aangebracht.[9] Tot de invoering van een dergelijke veldjas werd besloten, maar door het uitbreken van de oorlog is daarvan in de praktijk niets meer gekomen.

De motorrijders, duo- en zijspanpassagiers droegen over het veldtenue zwarte of zeer donkerbruine chroomlederen overkleding, die bestond uit een jas en een broek. Voorts behoorden motorhandschoenen en stofbrillen tot de uitrusting. Bij de motorkleding werd tijdens rijlessen, rijoefeningen en dergelijke, een met leer overtrokken kurken valhelm met klep gedragen en rijdeus gevechtsoefeningen een stalen helm. De chauffeurs van de trekkers voor het pantserafweergeschut werden uitgerust met een chroomlederen motorjas, een paar motorhandschoenen en een stofbril.

Tot slot is vermeldenswaard dat het, grotendeels van de bereden regimenten huzaren afkomstig, beroeps- en vrijwillig dienend personeel meestal rijlaarzen of schoenen met beenstukken en riemsporen droeg in plaats van schoenen met beenkappen. Dit kon het opmerkelijke beeld opleveren van een in lederen overkleding gestoken motorrijder, die met sporen aan zijn schoeisel een motor bereed.

Gemotoriseerd materieel[10]

Het voor een organiek regiment huzaren-motorrijder benodigde motormaterieel bestond in totaal uit 226 motoren met duozit en zijspan en 180 motoren met duozit. Wat betreft zijspanmotoren was bepaald dat deze tenminste een cilinderinhoud moesten hebben van 750 cc. Voor motoren met duozit, die tevens als reservemotor voor zijspancombinaties moesten kunnen dienen, gold een minimale cilinderinhoud van 600 cc.[11]

Er waren drie typen zijspan: de officierspersonen zijspan, de personen zijspan met materieelaccommodatie en de materieel zijspan met personenaccommodatie. De officierspersonen zijspan was voor de eskadrons-, pelotons- en sectiecommandanten bestemd. De personen zijspan met materieelaccommodatie was met name bij de eskadrons huzarenmotorrijder in gebruik, terwijl de materieel zijspan met personenaccommodatie (een zijspan van het type 'bak' met eenvoudige voorzieningen voor het vervoer van een passagier) met name was bestemd voor het mitrailleureskadron, de sectie geweren tegen pantsering van het pantserafweerskadron, en de sectie mortieren.

In verband met de keuze van het aan te schaffen motormaterieel hadden begin 1938 vergelijkende proefnemingen plaatsgevonden tussen een aantal concurrerende motoren met zijspan van Belgisch en Duits fabrikaat, waarbij de keuze uiteindelijk op BMW was gevallen.[12] De BMW's werden in de typen R 12 en R 61 met respectievelijk een 750 cc en 600 cc tweecilinderboxermotor bij 1 R.H.M. ingevoerd. In verband met het gewijzigde Duitse internationale handelsbeleid was het later waarschijnlijk niet meer mogelijk BMW-motoren aan te schaffen. In de loop van 1938 en 1939 werden namelijk in Engeland grote aantallen BSA's besteld, die qua techniek beslist als de veel mindere van de BMW's moesten worden beschouwd. Bij 2 R.H.M. werden de BSA G 14 met 1000 cc V-twinmotor en de BSA M 21 met 600 cc eencilindermotor ingevoerd. De aflevering van deze BSA's vond slechts zeer geleidelijk plaats, zodat bij 2 R.H.M. vanaf de oprichting in februari 1939 tot in het voorjaar 1940 naast BSA's ook tijdelijk overcomplete BMW's van 1 R.H.M. werden gebruikt[13] In vreedstijd waren namelijk de voor de oorlogsorganisatie van 1 R.H.M. benodigde motoren reeds aanwezig, terwijl dit regiment vanaf zijn mobilisatie in april 1939 tot en met de meidagen 1940 nooit de volledige oorlogssterkte heeft bereikt. Naarmate de voor 2 R.H.M. bestemde BSA's ter beschikking kwamen, werden de geleende BMW's door deze motoren vervangen.

De motoren werden in solo-uitvoering aangeschaft, zodat duozit en eventuele zijspan in Nederland moesten worden aangebracht. Voorts werden in ons land valbeugels gemonteerd. De desbetreffende motoren werden van zijspannen voorzien door de zijspanfabriek Hollandia te Amsterdam en door Werkspoor te Utrecht, waar de Hollandia zijspannen in licentie werden vervaardigd.

Bij het pantserafweerskadron waren trekkers voor pantserafweergeschut in gebruik, die door Van Doorne's aanhangwagenfabriek (DAF) te Eindhoven op vierwielig Ford- of Chevroletonderstel waren gebouwd. Bij 1 R.H.M. werden Ford/DAF-trekkers ingevoerd en bij 2 R.H.M. Chevrolet/DAF-trekkers. Voorts waren in de organisatie van een regiment huzarenmotorrijder enige personenauto's en een groot aantal treinvervoertuigen opgenomen. Slechts een deel van deze treinvervoertuigen, zoals een aantal keuken-, munitie- en herstellingsauto's, was reeds

in vreedstijd bij het regiment aanwezig. Bij mobilisatie zouden voor militair gebruik geschikte burgervrachtauto's worden gevorderd en zo nodig voor hun nieuwe taak worden aangepast.

Bewapening

De persoonlijke bewapening bij een regiment huzaren-motorrijder bestond uit de 6,5 mm karabijn nr. 4 Oud model en het 9 mm pistool M. 25 Browning. Voor de nabijverdediging beschikten de karabijn dragenden over een bajonet, terwijl de pistool dragenden hiertoe van een Nederlandse stormdolk waren voorzien. Bij de eskadrons huzaren-motorrijder was de luchtgekoelde 6,5 mm mitrailleur M. 20 Lewis in gebruik. In totaal beschikte zo'n eskadron over negen van deze lichte mitrailleurs. De mitrailleur M. 20 werd op een motor met personen zijspan met materieel accommodatie vervoerd, waarbij het wapen door middel van een steun en een beugel op de voorzijde van de zijspan was bevestigd. Aan de achterzijde van de zijspan was eveneens een mitrailleursteun aangebracht. In principe maakte de bevestigingswijze voorop de zijspan het mogelijk, indien de mitrailleur uit de beugel was genomen, tijdens het rijden in voorwaartse richting vuur uit te brengen. In de praktijk was echter gebleken dat de schutter er moeite mee had de mitrailleur tijdens de rit in bedwang te houden en tegelijkertijd stevig in de zijspan te blijven zitten. In geaccidenteerd terrein was dit zelfs vrijwel onmogelijk, met alle gevaren van dien. Een eskadron huzarenmotorrijder voerde het gevecht in principe te voet, waartoe er werd afgestegen en de mitrailleur van de zijspan werd afgenomen en meegevoerd. Voor het vuren tegen lucht doelen beschikte men over een op een karabijn te plaatsen lucht doel steun. De lichte mitrailleur was behoorlijk storingsgevoelig, waardoor men regelmatig met weigeringen te kampen had.

Het mitrailleurs eskadron had de beschikking over twaalf watergekoelde mitrailleurs M. 08/15 Schwartzlose. Deze zware mitrailleur had aanvankelijk een kaliber van 6,5 mm, dat later werd gewijzigd in 7,9 mm. De mitrailleur M. 08/15 werd voor het vervoer met de bijbehorende drievoet affuit M. 25 op de bovenrand van een materieel zijspan met personen accommodatie bevestigd. Deze wijze van vervoer maakte het in principe mogelijk om direct vanaf de tot stilstand gebrachte zijspan combinatie het vuur uit te brengen. In de praktijk werden de mitrailleur en affuit echter meestal van de zijspan afgenomen en werd het stuk vervolgens op de grond in stelling gebracht. Voor het vuren tegen lucht doelen werd gebruik gemaakt van een op de affuit te bevestigen drievoet verhoogstuk. De zware mitrailleur was weliswaar van oude datum, maar voldeed in het algemeen goed.

De secties pantserafweergeschut van het pantserafweereskadron waren uitgerust met modern pantserafweergeschut van 4,7 cm, dat door de Oostenrijkse firma Böhler was vervaardigd.[14] Iedere sectie had de beschikking over twee stukken. Het pantserafweergeschut kon worden voorzien van een schild, maar dit was bij de door onze krijgsmacht gebruikte stukken vrijwel altijd afwezig. Het stuk werd voortbewogen achter een trekker, die tevens was bestemd voor het vervoer van stuksbediening en direct benodigde munitie. Verplaatsing over korte afstanden kon met mankracht geschieden, waartoe aan het stuk te bevestigen trektouwen werden gebruikt. Voor de stuksbediening van het pantserafweergeschut was de belangrijkste en tevens noodzakelijkste drill het zo snel mogelijk afgeven van het eerste gerichte schot, nadat tijdens de mars met de vijand contact werd gemaakt. Naar gelang de omstandigheden het vereisten, waren er drie mogelijkheden om in actie te komen, nadat het stuk van de trekker was afgehaakt en in de richting van de vijand was gebracht:

- richten en vuren met gesloten affuitbenen vanaf de raden;
- affuitbenen spreiden, richten en vuren vanaf de raden;

- affuitbenen spreiden, raden afnemen, stuk op schietsteun plaatsen, richten en vuren.

Door langdurige en regelmatige oefening kon men de benodigde handelingen in belangrijke mate in elkaar laten grijpen, waardoor de reactietijd aanzienlijk werd teruggebracht

In het organieke pantserafweereskadron was voorts een sectie met zes geweren tegen pantsering (tp.) opgenomen. De 2 cm geweren tp. van het type S 18-1000 werden vanaf eind 1938 besteld bij de Zwitserse firma Solothurn, een dochteronderneming van het Duitse bedrijf Rheinmetall-Börsig A.G. De vanaf het najaar 1939 overeengekomen aflevering van deze wapens, die via RheinmetallBörsig zou plaatsvinden, werd echter aanzienlijk vertraagd. In mei 1940 zou de sectie geweren tegen pantsering dan ook zowel bij 1 R.H.M. als bij 2 R.H.M. ontbreken.[15] De sectie mortieren was met twee mortieren van 8 cm van het fabrikaat StokesBrand bewapend, die op motoren met materieelzijspan met personenaccommodatie werden vervoerd. Zowel bij 1 R.H.M. als bij 2 R.H.M. zou deze sectie pas in het voorjaar 1940 ter beschikking komen. In verband met slechte resultaten bij schietoefeningen zouden de grondplaten en richtmiddelen van de mortieren van 2 R.H.M. kort voor 10 mei in reparatie worden gegeven, zodat deze wapens gedurende de oorlogsdagen onbruikbaar waren.

Verbindingsmiddelen

Gezien het tactische concept voor een regiment huzaren-motorrijder is het opmerkelijk dat 1 R.H.M. en 2 R.H.M. van moderne verbindingsmiddelen verstoken zijn gebleven. Weliswaar was in de oorlogsorganisatie promemorie een telefoon-/radiosectie opgenomen, maar de vorming van een dergelijke sectie en de invoering van radioapparatuur heeft nooit bij deze regimenten plaatsgevonden. De regimenten waren derhalve voor hun verbindingen aangewezen op optische seinmiddelen, de militaire veldtelefoon, het civiele PTT net en motorordonnansen. Het ontbreken van moderne communicatiemiddelen zou tot gevolg hebben dat de regimentscommandant en de eskadronscommandanten in de oorlogsdagen van mei 1940 vaak nauwelijks een totaalbeeld konden krijgen van de situatie van moment tot moment en van de verrichtingen van hun soms zeer verspreide eskadrons, respectievelijk pelotons.

Oprichtingsdata en garnizoenen

Eind januari 1938 werd door de Minister van defensie als oprichtingsdatum voor 1 R.H.M. 1 juli 1938 vastgesteld en werd Apeldoorn als garnizoen aangewezen.[16] De onder meer voor 1 R.H.M. bestemde Koning Willem III-kazerne in Apeldoorn was op dat tijdstip echter nog niet gereed, zodat het regiment in de Legerplaats bij Harskamp werd opgericht en daar tijdelijk werd ondergebracht. Uiteindelijk zou 1 R.H.M. in mei 1939 de nieuwe kazerne in Apeldoorn betrekken.

Door de Minister van defensie was eind januari 1938 eveneens bepaald, dat 2 R.H.M. in het garnizoen 's-Hertogenbosch zou worden gelegerd en dat omtrent de oprichting van dit regiment te zijner tijd nadere instructies zouden worden gegeven. Later werd als oprichtingsdatum 15 februari 1939 vastgesteld. 2 R.H.M. verbleef na zijn oprichting circa twee maanden in de Isabellakazerne te 's-Hertogenbosch, waarna het regiment in april 1939 de nieuwe Frederik Hendrikkazerne in Vught betrok.

De eerste regimentscommandant van 1 R.H.M. was luitenant-kolonel A.J.E. Mathon. Toen hij medio februari 1939 vertrok om het commando over het zojuist opgerichte 2 R.H.M. op zich te nemen, werd hij bij 1 R.H.M. opgevolgd door majoor (later luitenant-kolonel) Jhr. J.J. Teding van Berkhout.

Opleiding van dienstplichtige huzaren

In vredetijd fungeerde een regiment huzaren-motorrijder als opleidingsonderdeel voor dienstplichtige huzaren. De vredesorganisatie van een regiment huzaren-motorrijder bestond hiertoe naast de staf uit twee eskadrons voor de opleiding van tirailleurs en het zogenaamde specialisteneskadron voor de opleiding van stuksbediening voor de zware wapens, zoals zware mitrailleurs en pantserafweergeschut. Voorts moest er zorg worden gedragen voor de opleiding van vrijwillig dienende korporaals tot beroepsonderofficier en de opleiding van dienstplichtig onderofficieren. Deze opleidingen vonden plaats in daartoe bij het regiment gevormde kaderklassen. Zowel voor 1 R.H.M. als voor 2 R.H.M. werd jaarlijks een lichte dienstplichtige huzaren voor een periode van twaalf maanden voor eerste oefening onder de wapenen geroepen. De eerste lichte voor 1 R.H.M. kwam begin oktober 1938 op en de eerste lichte voor 2 R.H.M. begin april 1939. Er zouden vijf lichten moeten worden opgeleid om bij mobilisatie een regiment huzarenmotorrijder van volledige oorlogssterkte te kunnen vormen. Onder voortdurende vredesomstandigheden zou 1 R.H.M. derhalve begin april 1943, wanneer de vijfde lichte de minimaal noodzakelijk geachte opleidingsduur van zes maanden had voltooid, op volledige sterkte kunnen worden gebracht en 2 R.H.M. begin oktober 1943. Zoals uit het vervolg zal blijken, is er bij 1 R.H.M. en 2 R.H.M. slechts gedurende een korte periode van een zuivere vredesorganisatie sprake geweest, omdat er als gevolg van politiek-strategische ontwikkelingen al spoedig aan de realisatie van de oorlogsorganisatie prioriteit moest worden gegeven. Het voornaamste kenmerk van een regiment huzaren-motorrijder was de grote tactische verplaatsingssnelheid, zodat tijdens de opleiding veel aandacht aan het motorrijden werd besteed. Aan een volledig geoefend eskadron werd namelijk als eis gesteld dat het zich als eenheid met een gemiddelde snelheid van zo'n 60 kilometer per uur moest kunnen verplaatsen. Aangezien op de marsroute liggende oorden en hindernissen met aangepaste snelheid moesten worden gepasseerd, moest de snelheid op vrije stukken hoog zijn om dit gemiddelde te halen. Van groot belang was daarbij het optreden van verkeersregelaars, die de ongestoorde doortocht moesten verzekeren en dus incidenteel met zeer hoge snelheden moesten rijden. Voorts moest door het geven van de juiste tekens met arm en hand tijdig worden aangegeven dat de snelheid aan te verwachten hindernissen moest worden aangepast, de snelheid moest worden verhoogd of de onderlinge afstand tussen motoren of andere voertuigen moest worden vergroot of verkleind. Een en ander vereiste een grote discipline, die pas na langdurige en regelmatige oefening kon worden verkregen.

Allereerst werd de huzaren het gebruik van koppeling, versnelling en gashendel aangeleerd, waarbij het gevoel voor het juiste toerental een rol speelde. Dit gebeurde door middel van het 'droog' oefenen, waarbij de motoren met het achterwiel op de standaard waren geplaatst zodat het aangedreven wiel vrij kon draaien. Vervolgens moest er op een oefenbaan op commando's in colonne worden gereden, waarna een periode volgde waarin vrijwel ieder dag, weer of geen weer, in colonne over verharde wegen moest worden gereden. Bij de rij oefeningen werden de huzaren stapsgewijze gewend aan het dragen van hun wapens en volledige uitrusting en aan de volledige bepakking van de motoren. Er werd ook veel aandacht besteed aan het terreinrijden (afb. 6.) en in het bijzonder aan het overwinnen van hindernissen zoals hellingen, mul zand en water. Het passeren van dergelijke hindernissen was voor een zijspancombinatie met een volledige bemanning van drie personen en een volledige bepakking geen eenvoudige opgave.

Mobilisatie

In de tweede helft van de jaren dertig werd een procedure ontwikkeld, waarbij de mobilisatie van de Nederlandse krijgsmacht in tijden van oplopende internationale spanning in verschillende

fasen plaatsvond. Allereerst werden de grensbataljons, door middel van het zogenaamde telegram O in staat van paraatheid gebracht. Vervolgens werd telegram P worden verzonden als waarschuwing voor het daarop volgende telegram Q, dat een buitengewone oproeping uitwendige veiligheid (B.O.U.V.) afkondigde. Naar aanleiding hiervan werden onder dekking van de eerder genoemde grensbataljons daartoe aangewezen eenheden voor grens-, kust-, en luchtverdediging, waaronder 1 R.H.M., gemobiliseerd. Vervolgens kwam telegram A als waarschuwing voor daarop volgende telegrammen B en C, waarmee respectievelijk tot voormobilisatie en algemene mobilisatie werd opgeroepen. Onder dekking van de eerder gemobiliseerde troepen vonden de algemene mobilisatie en de daarop volgende concentratie van de Nederlandse krijgsmacht plaats.[17]

In verband met de crisis rond Sudetenland werden op 27 september 1938 de telegrammen O en P verzonden, die op 28 september werden gevolgd door de telegrammen Q en A. 1 R.H.M. mobiliseerde een bewakingsdetachement voor het noodlandingsterrein bij Harskamp, dat dit terrein moest beveiligen tegen aanvallen uit de lucht en aanslagen op de grond. Nadat de internationale crisis door de uitkomsten van de Conferentie van München leek te zijn bezworen, bleven verdere maatregelen voor de mobilisatie uit en werden de reeds afgekondigde maatregelen begin oktober beëindigd.

In april 1939 vond naar aanleiding van het conflict tussen Italië en Albanië weer een buitengewone oproeping uitwendige veiligheid plaats. Op Goede vrijdag 7 april werden de telegrammen O en P verzonden, waarna telegram Q op 10 april volgde. 1 R.H.M. ging tot mobilisatie over en vormde een beperkt oorlogsregiment, dat naast een beperkte staf bestond uit een eskadron huzaren-motorrijder en een eskadron van twee secties zware mitrailleurs en twee secties pantserafweergeschut. De toestand van paraatheid is hierna voor dit regiment blijven bestaan.[18] Het conflict tussen Duitsland en Polen over Danzig gaf aanleiding op 23 augustus het waarschuwingstelegram A te verzenden en op 24 augustus telegram B, waarmee tot voormobilisatie op 25 augustus werd opgeroepen. Tot slot volgde op 28 augustus telegram C, waarin de algemene mobilisatie werd gelast en 29 augustus als eerste mobilisatiedag werd vastgesteld. In de eerste dagen van september werden de gemobiliseerde eenheden geconcentreerd, dat wil zeggen naar de aangewezen opstellingen verplaatst. Ten tijde van de algemene mobilisatie waren de dienstplichtige huzaren van 2 R.H.M. nog onvoldoende geoefend, zodat het onmogelijk was een (zelfs beperkt) oorlogsregiment te vormen. Voorlopig werd uit het beroeps- en vrijwillig dienend personeel het zogenaamde eskadron pantserafweergeschut van twee secties pantserafweergeschut en twee secties zware mitrailleurs geformeerd. De dienstplichtige huzaren van 2 R.H.M. werden voor hun verdere opleiding aan het Depot cavalerie overgedragen.

Het Depot cavalerie neemt de opleidingstaak over

Na de algemene mobilisatie was het Depot cavalerie met de opleiding van dienstplichtige huzaren voor de verschillende cavalerieonderdelen belast. Dit depot werd eind augustus 1939 in Amersfoort gemobiliseerd en begin september naar Den Haag verplaatst.[19] Uitstellers, nog niet compleet geoefende huzaren en na volledige mobilisatie overtollig gebleken personeel werden als eersten bij het depot geplaatst. De nieuwe lichten huzaren kwamen voortaan bij het depot op, terwijl huzaren van oude lichten weer bij het depot onder de wapenen werden geroepen om zo nodig te worden omgeschoold. Het Depot cavalerie had onder meer tot taak om 1 R.H.M. en 2 R.H.M. op oorlogssterkte te brengen. Ten tijde van de algemene mobilisatie waren deze regimenten nog ver beneden de sterkte, zodat het depot een omvangrijke taak wachtte.

Concentratie van de Lichte divisie

Begin september 1939 werd een helft van de Lichte divisie, de Lichte divisie Noord, rond Apeldoorn geconcentreerd. 1 R.H.M., dat hierbij was ingedeeld, kon derhalve in zijn garnizoen blijven. De concentratie van de andere helft van de divisie, de Lichte divisie Zuid, vond rond Eindhoven plaats. In dit verband werd het eskadron pantserafweergeschut van 2 R.H.M., dat tot dit deel van de divisie behoorde, naar Geldrop verplaatst.

Medio oktober werd 2 R.H.M. in de oorlogsorganisatie van de Lichte divisie opgenomen.[20] De regimentscommandant kreeg opdracht een beperkt regiment te formeren, dat bestond uit een beperkte staf, twee eskadrons huzaren-motorrijder en een eskadron van twee secties pantserafweergeschut en twee secties zware mitrailleurs. Naast het eerder gemobiliseerde eskadron pantserafweergeschut had hij hiertoe de beschikking over de dienstplichtige huzaren van 2 R.H.M., die na de algemene mobilisatie naar het depot waren overgegaan en daar eind september hun opleiding hadden voltooid. Voorts leverde het Depot cavalerie begin november een aanvulling huzaren van oude lichten, die bij het regiment echter nog geheel tot motorrijder moesten worden opgeleid zodat zij voorlopig slechts als duo- of zijspanpassagier konden fungeren. 2 R.H.M. werd gelegerd in de Isabellakazerne te 's-Hertogenbosch. Het gemobiliseerde regiment had de niet eenvoudige taak om in een periode van toenemende oorlogsdreiging de verdere opleiding en oefening van de huzaren te verzorgen en het benodigde dienstplichtige kader op te leiden.

Medio november vond de concentratie van de gehele Lichte divisie in Noord-Brabant plaats, waarbij 1 R.H.M. eerst in Liempde en vanaf eind december in Breda werd gelegerd. In verband met de toegenomen dreiging van vijandelijke luchtlandingen in het westen van Nederland werd 1 R.H.M. in de tweede helft van april 1940 aan de Lichte divisie onttrokken en naar Wassenaar verplaatst, waar het regiment als mobiele reserve onder rechtstreeks bevel van de Commandant vesting Holland werd gesteld.

Een wedloop tegen de tijd

In een periode van oplopende internationale spanning moest het Depot cavalerie onder sterk toenemende tijdsdruk de ontbrekende onderdelen van 1 R.H.M. en 2 R.H.M. opleiden en inclusief motormaterieel, wapens en uitrusting afleveren.[21] Zo was eind oktober 1939 van hogerhand de instructie gegeven om, indien enigszins mogelijk, 1 R.H.M. en 2 R.H.M. per 1 april 1940 op oorlogssterkte te hebben gebracht. Een dergelijk tijdstip moest echter als volstrekt onhaalbaar worden beschouwd. Bij het depot vormde het gebrek aan ervaren kader voor de opleiding vrijwel voortdurend een probleem, terwijl de benodigde wapens en munitie meer dan eens niet tijdig beschikbaar waren. Voorts bemoeilijkten de barre weersomstandigheden in de winter 1939/1940 de rijopleiding van de toekomstige huzaren-motorrijder. Wat betreft personele aanvullingen werden in het algemeen alleen de huzaren door het depot geleverd; de regimenten moesten zelf voor het benodigde kader zorgen.

Eind februari 1940 werd opdracht gegeven om er op korte termijn voor te zorgen dat 1 R.H.M. en 2 R.H.M. ieder ten minste zouden zijn samengesteld uit een (zo nodig beperkte) regimentsstaf, twee eskadrons huzaren-motorrijder, een mitrailleurseskadron en een eskadron pantserafweergeschut (voorshands exclusief de sectie geweren tegen pantsering). Eind april leverde het depot aan dit regiment een aanvulling van een eskadron huzaren-motorrijder en twee secties zware mitrailleurs. Inmiddels waren 1 R.H.M. en 2 R.H.M. omstreeks maart ieder van een sectie mortieren voorzien.

De opleiding van een zestal secties geweren tegen pantsering, waarvan twee secties voor de regimenten huzarenmotorrijder waren bestemd, was medio januari 1940 gestart, maar moest

medio februari door gebrek aan munitie worden gestaakt. Eind februari werd echter besloten de opleiding van de secties voor 1 R.H.M. en 2 R.H.M. alsnog doorgang te laten vinden. Deze secties zouden op 1 juni gereed moeten zijn. Eveneens op 1 juni zouden twee secties zware mitrailleurs voor 2 R.H.M. moeten worden afgeleverd. Tenslotte zouden uit een begin mei opkomende lichter twee eskadrons huzaren-motorrijder worden gevormd, waardoor zowel 1 R.H.M. als 2 R.H.M. met het na de eerdere aanvullingen nog ontbrekende derde eskadron, zou kunnen worden uitgebreid. Aangezien van hogerhand was bevolen dat beide regimenten uiterlijk 1 oktober 1940 op oorlogssterkte moesten zijn gebracht, zou de opleidingsduur van deze lichter tot vijf maanden moeten worden beperkt. Door het uitbreken van de oorlog op 10 mei 1940 konden deze aanvullingen echter niet meer worden gerealiseerd, zodat de wedloop tegen de tijd was verloren.

Krijgsverrichtingen in de meidagen 1940

Zoals hiervoor reeds is vermeld, waren de regimenten huzaren-motorrijder in mei 1940 nog steeds niet compleet. 1 R.H.M. bestond naast de staf uit slechts twee in plaats van de organieke drie eskadrons huzaren-motorrijder, het mitrailleurseskadron, het pantserafweereskadron (exclusief de sectie geweren tp.) en de sectie mortieren. Bij 2 R.H.M. waren slechts aanwezig een beperkte staf, twee eskadrons huzaren-motorrijder, het eskadron pantserafweergeschut (twee secties pantserafweergeschut en twee secties zware mitrailleurs) en de sectie mortieren, waarvan de stukken tijdelijk onbruikbaar waren. Bovendien waren 1 R.H.M. en 2 R.H.M. onvoldoende geëncadreerd, omdat een aantal ervaren officieren en onderofficieren na de algemene mobilisatie ten behoeve van de opleiding van dienstplichtigen bij het Depot cavalerie was gedetacheerd. Het op sterkte brengen van beide regimenten had belangrijke uitbreidingen in het najaar 1939 en het voorjaar 1940 ingehouden, zodat naast jonge reserveofficieren en kornetten daartoe geschikte beroepsonderofficieren met het commando over een peloton of sectie werden belast. Als gevolg hiervan moesten diverse beroepsonderofficiersfuncties worden vervuld door zojuist bij de regimenten opgeleide dienstplichtige wachtmeesters. Onder het dienstplichtig personeel bevonden zich nog veel relatief onervaren huzaren, waarvan bij 1 R.H.M. zelfs een gedeelte pas eind april 1940 was aangekomen. Desalniettemin toonden de regimenten huzaren-motorrijder zich tijdens de gevechten in de meidagen van 1940 strijdvaardig en gaven de huzaren, ook van de jongste lichten, meermalen blijk van grote persoonlijke moed.

Op 7 mei had 1 R.H.M. bevel gekregen met ingang van de volgende dag de grote wegen vanuit Den Haag in de richting van Amsterdam, Utrecht en Rotterdam in een zeer verspreide opstelling van voor zonsopgang tot na zonsondergang te bewaken. Hiertoe werden bij toerbeurt ingezet een van de eskadrons huzarenmotorrijder en twee secties van het mitrailleurseskadron. Op 10 en 11 mei 1940 bond het regiment de strijd aan met Duitse parachutisten en luchtlandingstroepen in de omgeving van het vliegveld Valkenburg en de eerder genoemde grote wegen. De daarop volgende oorlogsdagen bevond het regiment zich als reserve in Leiden en vervolgens in Den Haag. Direct na het bekend worden van de capitulatie op 14 mei liet de regimentscommandant het gemotoriseerd materieel, de wapens, de munitie, de uitrusting en de standaard van het regiment op het Malieveld te Den Haag verbranden. Voor moedig optreden tijdens de gevechten bij Maaldrift (ten noorden van Wassenaar) werden bij 1 R.H.M. vijf Bronzen Kruizen toegekend. Vier militairen, die op 10 mei bij de gevechten tussen Delft en Overschie het verband met het regiment hadden verloren, namen op 13 mei vrijwillig deel aan een aanval tegen een sterke vijandelijke eenheid bij Overschie. Voor de hierbij door hen betoonde moed werden een Militaire Willemsorde 4e Klasse en drie Bronzen Leeuwen verleend. Vijfentwintig militairen van 1 R.H.M. sneuvelden in de strijd of overleden als gevolg van daarin opgelopen verwondingen.

Volgens het plan van de Opperbevelhebber van land- en zeemacht zou de Lichte divisie in de nacht van de eerste oorlogsdag uit Noord-Brabant binnen de Vesting Holland worden teruggenomen. In de vroege morgen van 10 mei 1940 wisten echter een Duitse pantser trein en troepentransporttrein bij Mill door de Peel-Raamstelling heen te breken, waarna het desbetreffende gedeelte van de stelling in de rug was aangevallen en over een afstand van circa twee kilometer was veroverd. In verband met de ernst van de situatie werd 2 R.H.M. uit het verband van de Lichte divisie genomen en onder bevel van de Commandant Peeldivisie gesteld. Het regiment kreeg opdracht naar Mill te marcheren, de daar aanwezige vijand terug te slaan en de linie te herstellen. In de middag en avond van 10 mei voerden de huzarenmotorrijder strijd met een vijandelijke infanteriebataljon, waarbij enige kazematten op de vijand konden worden heroverd. Voor moedig optreden tijdens deze strijd werden drie Bronzen Leeuwen en een Bronzen Kruis toegekend. Na het gevecht tegen middernacht op bevel van hogerhand te hebben afgebroken, trok 2 R.H.M. naar 's-Hertogensbosch. In de morgen van 11 mei volgde het bevel zich weer aan te sluiten bij de Lichte divisie, die zich inmiddels in de Alblasserwaard bevond. Tijdens de terugmars door Noord-Brabant kreeg het regiment tussen Tilburg en Breda enige vijandelijke luchtaanvallen te verduren, waardoor het regimentsverband verloren ging. Gedurende de volgende oorlogsdagen traden losse onderdelen van 2 R.H.M. op het Eiland van Dordrecht, in de Alblasserwaard en in Gouda. Eerst op 14 mei 1940 was het regiment in Brandwijk weer zoveel mogelijk verzameld. Dertien militairen van 2 R.H.M. sneuvelden in de strijd of overleden als gevolg van daarin opgelopen verwondingen.

Capitulatie, demobilisatie en opheffing[22]

Na de capitulatie op 14 mei 1940 moesten de Nederlandse troepen aanvankelijk op de locatie blijven, waar zij zich op dat moment bevonden. Na enige tijd werd 1 R.H.M. verplaatst naar de Koning Willem III-kazerne te Apeldoorn en 2 R.H.M. naar de Legerplaats bij Harskamp. Eind mei en begin juni kon telkens aan een deel van het reserve- en dienstplichtig personeel groot verlof worden verleend. Op 20 juni bepaalde de Duitse Commissaris voor de demobilisatie van de Nederlandse weermacht dat de demobilisatie van het beroeps-, vrijwillig dienend en nog aanwezige reserve- en dienstplichtig personeel uiterlijk 15 juli 1940 moest zijn voltooid. Voorts vond op zijn bevel in de tweede helft van juni een reorganisatie plaats, waarbij de oorlogsonderdelen van de Koninklijke landmacht werden opgeheven en nieuwe onderdelen werden geformeerd. Op 24 juni 1940 werden in dit verband 1 R.H.M., 2 R.H.M. opgeheven en met het eveneens opgeheven 1e en 2e Eskadrons pantserwagens en Korps rijdende artillerie per dezelfde datum samengevoegd tot een 'regiment huzaren-motorrijder', dat in de Koning Willem III-kazerne te Apeldoorn werd gelegerd. Dit regiment had een zeer kortstondig bestaan, want op 15 juli 1940, werd de Nederlandse krijgsmacht op bevel van de Duitse bezetter opgeheven.

De traditie gaat over op het Regiment huzaren Prins Alexander

Op 1 juli 1950 werd de samenstelling van de Koninklijke landmacht op voet van vrede opnieuw vastgesteld. In dit kader werd onder meer een aantal op dat tijdstip nog bestaande (vooroorlogse) vredesonderdelen opgeheven, waaronder het 3e Regiment huzaren en de beide regimenten huzaren-motorrijder. Voorts werd in de vredessamenstelling van de Koninklijke landmacht per genoemde datum het Regiment huzaren Prins Alexander opgenomen, dat met de voortzetting van de traditie van het opgeheven 3e Regiment huzaren en van het opgeheven 1e en 2e Regiment huzaren-motorrijder werd belast. In 1977 is de voortzetting van de traditie van het 1e en 2e regimenten Huzaren-motorrijder door het Regiment huzaren Prins Alexander omgezet in de bewaring van deze traditie .[24]

NOTEN

1. Dit artikel is gebaseerd op het door de auteur geschreven boek *De Regimenten Huzarenmotorrijder 1938-1940*, dat in het voorjaar 1998 in het kader van de opening van het vernieuwde Museum Nederlandse cavalerie te Amersfoort zal verschijnen.
2. Zie hiervoor onder meer: J.A.C. Bartels, *Uier eeuwen Nederlandse Cavalerie*, deel 1 (Amsterdam 1987), 202-213. - *De verdediging van Noord-Limburg en Noord-Brabant Mei 1940* (Den Haag 1953), 207-209 en 224-226. - *Algemeen overzicht van de strijd in en om de Vesting Holland (zonder het Oostfront) en de strijd tegen luchtlandingstroepen rondom 's-Gravenhage Mei 1940* (Den Haag 1955) 154-160, 180-181 en 207-209. - *De krijgsverrichtingen op het Zuidfront van de Vesting Holland Mei 1940* (Den Haag 1963) 120-121. Voorts zal in het voorjaar 1998 van de hand van E.H. Brongers een boek verschijnen over de Nederlandse cavalerie in de meidagen van 1940, waarin onder meer aan de gevechtshandelingen van 1 R.H.M. en 2 R.H.M. aandacht zal worden besteed.
3. Voor meer informatie over de motorisering van het Wapen der cavalerie in de tweede helft van de jaren dertig wordt verwezen naar Bartels, *Nederlandse Cavalerie*, I, 155.
4. Dit waren de commandant van het Eskadron pantserwagens, ritmeester H. Wilbrenninck en ritmeester Jhr. W. Gevaerts van Nuland, die later als majoor bij 1 R.H.M. zou worden geplaatst.
5. Algemeen rijksarchief Den Haag (ARA), Tweede afdeling, Archieven van diverse onderdelen van het Wapen der cavalerie der Koninklijke landmacht 1840-1940 (2.13.55) 172 en 189, Stukken betreffende het beproeven van motoren met zijspan bij het Regiment wielrijders.
6. ARA, Archieven van de inspecteur van de cavalerie 1919-1940, van de commandant van de cavalerie-brigade 1918 en van de commandant van de lichte brigade/divisie 1924-1940 (2.13.54) 159, Stukken betreffende de oprichting en organisatie van de regimenten motorrijders.
7. ARA, Wapen der cavalerie (2.13.55) 259, Aantekeningen inzake de samenstelling van een regiment huzaren-motorrijder.
8. Zie verder voor het vooroorlogse grijsgroene uniform en de daarbij gedragen emblemen: M. Talens, *Uniformen en emblemen van de Koninklijke Landmacht vanaf 1912* (Breda 1985) en F.J.H.Th. Smits, 'De Grijsgroene uniform uit de jaren 1912-1940', in: *Armamentaria*, 3 (Leiden 1968) 8-25.
9. De gegevens over de korpsonderscheidingsteken, die bij de regimenten huzaren-motorrijder op de nieuwe veldjas zouden worden gedragen, zijn welwillend door de heer M. Talens aan de auteur verstrekt.
10. Over de motorrijwielen, die bij de Koninklijke landmacht in gebruik zijn geweest, is tot dusver weinig gepubliceerd. De vermelde gegevens over de bij de Regimenten huzarenmotorrijder gebruikte BMW- en BSA-motoren zijn ontleend aan: B.H. Vanderveen, *The observer's army vehicles directory to 1940* (Londen/New York 1974). - H. van Dissel en W. Marijnjs, *Motorfietsen 1900-1960* (Rijswijk 1989). - 'Motoren in oorlog en bezettingstijd', in: *Het Motorrijwiel mei/juni 1995*. Voorts heeft de heer H. van Dissel van de Stichting Historische Motordocumentatie te Den Haag in maart 1996 aanvullende schriftelijke informatie aan de auteur verstrekt. Voor verdere informatie over de Ford/Daf-trekker voor pantserafweergeschut en andere vooroorlogse voertuigen van de Koninklijke landmacht wordt verwezen naar: M. Wallast, *Militaire transportvoertuigen in Nederland* (Rijswijk 1989) en E.W. van Popta en C.M. Scholten, *Nederlandse militaire voertuigen* (Bussum 1978).

11. Idem noot 5.
12. Idem noot 5.
13. Op de oprichtingsdag van 2 R.H.M. ontbrak het motormaterieel zelfs nog volledig, zodat dit regiment met geleende BMW's van 1 R.H.M. zijn intocht in het aangewezen garnizoen 's-Hertogenbosch maakte.
14. Zie verder voor dit pantserafweergeschut: E.W. 't Sas, 'Het infanteriegeschut van 4,7 cm', in: Mavors, april 1938. - 't Sas, 'Vuurmond pag. 4,7 cm', in: Mavors, februari 1939.
15. G. de Vries en B.J. Martens, Nederlandse vuurwapens, Landmacht en Luchtvaartafdeling 1895-1940 (Amsterdam 1993), 211-217. In dit boekwerk is eveneens uitvoerige informatie opgenomen over de lichte mitrailleur M. 20, de zware mitrailleur M. 08/15 en de in dit artikel genoemde persoonlijke bewapening.
16. Idem noot 6.
17. J.J.C.P. Wilson, Vijf oorlogsdagen en hun twintigjarige voorgeschiedenis (Assen 1960) 41-42.
18. ARA, Wapen der cavalerie (2.13.55) 260, Geschiedenis van 1 R.H.M., Oppericht den 1sten Juli 1938 in den L.b.H., aanvangende met de mobiliseering van het Regiment in het voorjaar van 1939 tot en met 15e Juli 1940, anoniem manuscript, z.j.
19. ARA, Wapen der cavalerie (2.13.55) 269, Rapporten inzake de mobilisatie van het depot cavalerie en de daaronder ressorterende onderdelen.
20. ARA, Inspecteur van de cavalerie (2.13.54) 202, Stukken betreffende de oprichting van 2 R.H.M.
21. ARA, Wapen der cavalerie (2.13.55), 270, Stukken betreffende de reorganisatie van de cavalerie.
22. Zie voor de geleidelijke demobilisatie en de daarop volgende opheffing van de Koninklijke landmacht: D.A. van Hilten, Van capitulatie tot capitulatie (Leiden 1949) 21-26.
23. Koninklijke Besluiten van 1 juli 1950 nummers 25 en 26.
24. Koninklijk Besluit van 12 maart 1977 nummer 101.