

De Nederlandse Renault-tank in actie tijdens de mobilisatie van 1939-1940

door drs J. Lenselink

Het volgende verhaal bevat de ervaringen van de heer D. Ochtman uit Rotterdam, die deze mondeling heeft verstrekt tijdens een ontmoeting enige jaren geleden.

De heer Ochtman was als dienstplichtige in 1938 in militaire dienst opgeroepen en hoopte eind 1939 weer de status van burger te verkrijgen. De mobilisatie in augustus 1939 deed deze hoop ijdel worden en de vaandrig Ochtman bekwaamde zich verder voor zijn toekomstige functie. Die was officier Technisch Opzichter, een man die een werkplaats van de Motordienst moest kunnen leiden.

De Ripperdakazerne bruiste in de laatste maanden van 1939 van leven: behalve de normale bezetting was ook de Motordienst van de Vrijwillige Landstorm daar opgekomen, die de garages op de kazerne als tijdelijke slaappleats toegewezen had gekregen. Bij de ontruiming van die garages aanschouwde de oude Renault-tank, door het Ministerie van Oorlog aan het einde van de jaren twintig aangekocht voor proefnemingen, weer het daglicht. Niet tevergeefs: nadat de eerste inundatiegebieden voor kano's min of meer begaanbaar waren geworden, vroegen knappe koppen van de Generale Staf zich af, hoe 'tankbestendig' onze waterlinie wel zou zijn. Voor de oplossing van dit brandende probleem scheen maar één oplossing te bestaan: de proef op de som. Dus sukkelde begin november 1939 een Fordson-tractor met een één-assige aanhangwagen, waarop de Renault, naar de Vlasakkers bij Amersfoort. Het proefterrein moest zorgvuldig uitgezocht worden en de keus viel uiteindelijk op een voormalig aardappelveldje, waarlangs een geasfalteerde weg liep. Het water stond daar ongeveer 50 cm hoog en met lieslaarzen aan was een voorzichtige wandeling nog mogelijk. Dat deze activiteit toch niet geheel van gevaar was ontbloot, ondervond een wat klein uitgevallen officier van gezondheid, die ook eens kwam kijken. Zijn laarzen liepen onverwachts vol, hij raakte vast in de modder en moest met een heuse reddingsoperatie weer op de vaste wal gebracht worden.

De proeven begonnen. Op het veldje ploeterde de Renault zich redelijk door de blubber heen, maar greppels en sloten konden moeilijkheden opleveren. Een duikbeweging vóórover ging nog goed, maar bij het vervolgens ópkomen raakte de staart van het voertuig onder water, zodat dit het watercompartiment instroomde. Het water bereikte de motor en de magneetontsteking daarvan en een abrupte stilstand was het gevolg. Een lastige zaak werd het, iedere keer die magneet demonteren, schoonmaken en weer op z'n plaats brengen.

De mobilisatie-ellende bracht ook nog onverwachte meevallers. Bij de gevorderde voertuigen die in de Haarlemse kazerne waren ondergebracht stonden negen vrachtwagens van het merk Lafley. Deze kwamen uit Rotterdam, waar de gemeente ze een taak had toebedacht bij een eventuele gasaanval, namelijk het schoonsproeien van besmette straten. De motoren van die wagens bleken

een merk magneet te bevatten (nl.S.E.V.), gelijk aan het type, dat in de tankmotor was gebruikt. Voilà een bron van reserve-magneten . . .

Terug naar de blubber. De Generale Staf koesterde een listig plan: er zou een openbare demonstratie gehouden worden, waarvoor de binnen- en buitenlandse pers zou worden uitgenodigd. Van te voren was wèl op dit hoge niveau vastgesteld, dat de tank hoe dan ook roemloos ten onder zou gaan. De publieke gemoederen zouden daardoor gesust worden en misschien zouden zelfs Duitse plannen wijzigingen ondergaan . . .

De demonstratie werd een groot negatief succes. Het aardappelveldje hield zich braaf en ondersteunde nog de rupsbanden, maar de berm van de teerweg en de ernaast gelegen sloot zorgden voor het geplande graf. Niet voor de chauffeur natuurlijk, want die was éven voor de duik uit het voertuig geklauterd. Dat ging zomaar? Zeker, een snelheid van ongeveer 3 km per uur(!) maakte dit soort ontspannen escapades mogelijk. De dag erna werd de tank vlot geborgen, natuurlijk zonder pers en publiek. De operatie verliep rimpelloos: de motordienst beschikte over een takelwagen met lier en een grote schop om het voertuig in de zachte grond te verankeren. Met glimmende oogjes gnuift de verteller na over het échec dat de TRADO-wagen van Kolonel Ir. Van der Trappen, ook bij de berging aanwezig, onderging: 'Die brik liep hartstikke vast en slipte weg in de modder . . .'. In januari 1940 kwam de winter echt op gang. IJsvorming dreigde het effect van de Waterlinie teniet te doen. Weer zou, onder deze veranderde omstandigheden, een proef met de tank ondernomen worden.

De commandant van de Lichte Divisie was zelf bij de proefneming aanwezig en stelde het totaal niet op prijs, dat de tank zich, zij het moeizaam, door de ijzige stellingen heenworstelde. Hij gaf opdracht, enkele Spaanse ruiters op te stellen en er een hoge barrière van te maken. Grommend verpletterde de tank langzaam het prikkeldraad en de illusies van de generaal. Die wond zich zó op, dat hij zijn dienstpistool trok en enkele schoten op de voorkant van de tank loste waarmee de vuurdoop een feit werd!

In de meidagen bleef het voertuig in de Haarlemse garage en het is waarschijnlijk in de loop van 1940 als buitmateriaal afgevoerd, met voor de verteller een onbekende bestemming.