



Een sfeerbeeld uit onze rijke historie – TREIN: het ontstaan en de jongste geschiedenis van een logistiek begrip

Vooraf

Al jarenlang ben ik (en misschien velen met mij) op zoek naar de herkomst van het logistieke begrip TREIN. Deze term komt o.a. voor in de begrippen goederentrein en gevechtstrein, begrippen die door de focus op “vredesoperaties” de afgelopen decennia naar de achtergrond zijn verdwenen. Op het moment dat ik deze editie schrijf, is men binnen het Kenniscentrum Grondgebonden Manoeuvre druk bezig met het herschrijven en heruitgeven van het Handboek Teamoptreden. En in deze doctrinepublicatie wordt weer aandacht besteed aan deze logistieke begrippen. Ook dat is een gevolg van het adagium ‘(Re)focus op combat’. De oudere lezers kennen de term ‘trein’ ook van een organisatiedeel dat decennialang deel uitmaakte van elke brigade: het treinenbataljon. Maar waarom toch heeft men in het verleden gekozen voor de term ‘trein’? Zeer recent kwam het Bureau Geschiedschrijving in het bezit van een interessante officiële publicatie van de voormalige Sectie Krijgsgeschiedenis van de Koninklijke landmacht uit 1980. Erekanonnier der artillerie¹, kapitein der Jagers b.d. H. Ringoir heeft als nummer 5 van de Militair-Historische Bijdragen een publicatie gewijd aan “Afstammingen en Voortzettingen der Genie en Trein”. Dezelfde erekanonnier had al eerder publicaties op zijn naam met de titels: “Afstammingen en Voortzettingen der Infanterie (1977)”, “Afstammingen en Voortzettingen der Cavalerie en Wielrijders (1978)” en “Afstammingen en Voortzettingen der Artillerie” (1979). In het hieronder weergegeven artikel kan ik eindelijk het antwoord geven op de vraag: “Waar toch komt die term ‘trein’ vandaan?”

De oorsprong

Het Nederlandse woord ‘trein’ is bijna zeker afkomstig van het Franse woord ‘train’. In Frankrijk wordt deze term aan het einde van de 15^e eeuw gegeven aan een konvooi lastdieren. Niet veel later wordt deze term ook gegeven aan een konvooi boten. Opvallend is dat de grootste boot aan de kop van het konvooi in die tijd de term ‘locomotive’ krijgt. Hiermee is gelijk een verklaring gegeven voor de in het spoorwegvervoer gebruikte termen! ‘Trein’ is feitelijk een synoniem voor de term ‘konvooi’.

In het Staatse Leger is ‘trein’ een verzamelnaam voor alles wat geen infanterie of cavalerie is. Tijdens de Tachtigjarige Oorlog (1568 -1648) is er onder Willem van Oranje al sprake van een artillerietrein en een bagagetrein. Vanaf 1672 worden pontonniers en mineurs en vanaf 1677 artilleristen georganiseerd in permanente militaire onderdelen. In die periode worden voor het vervoer van pontons, munitie en geschut karren met paarden gebruikt, die gevorderd worden door de ‘wagenmeester-generaal’. Deze zeer belangrijke functionaris is niet alleen verantwoordelijk voor de vordering, maar ook voor de verdeling en verplaatsing van alle voertuigen. Al deze voertuigen maken deel uit van de trein.

¹ Deze zeer hoge eretitel is op 28 maart 1977 aan hem toegekend.

In 1793 worden er twee brigades rijdende artillerie opgericht. Voor het vervoer van munitie en reserve-lopen vallen zij terug op de 'trein'. In 1795 wordt de Bataafse Republiek uitgeroepen. Vanaf dat moment wordt het Nederlandse leger geheel naar Frans voorbeeld gereorganiseerd. De min of meer organisch ontstane en zonder enige structuur verder uitgedijde 'trein' wordt vervangen door een zeer uitgebreide organisatie waarbij een groot aantal treincompagnieën wordt opgericht.

Vanaf het begin worden telkens op basis van de daadwerkelijke behoefte compagnieën samengevoegd, opgericht en weer opgeheven; nu zou je zeggen tailormade samengesteld. Onder koning Lodewijk van Frankrijk komt hier een einde aan. Vanaf dat moment krijgt elk onderdeel een eigen gevechtstrein. Daarnaast wordt een Bataljon Artillerietrein met vier compagnieën opgericht, dat verantwoordelijk wordt voor de zeer omvangrijke transporten van de artillerie, maar ook voor de reserve-munitie van de infanterie en de cavalerie. Vanaf 1810 wordt dit bataljon als 14^e *bataillon du train d'artillerie* ingelijfd in het Franse leger en maakt het de Russische veldtocht van Napoleon mee. In mei 1814 wordt het onderdeel, dat eigenlijk geheel ten onder is gegaan, officieel opgeheven door koning Lodewijk XVIII.



Noot: Zoals op de afbeelding te zien is, heeft de functionaris van de 'train d'artillerie' (links op de afbeelding) een afwijkende gele kleur broek. Deze kleur zal een aantal lezers nog wel bekend voor komen. Misschien was de keuze voor deze kleur toch niet zo verkeerd.

Na het herstel van de onafhankelijkheid in 1814, volgen veel reorganisaties waarbij dan weer uitbreiding en dan weer afslanking van de treinorganisatie plaatsvindt. In 1823 is voor het eerst sprake van een Bataljon **Transport**trein die belast is met de aanvoer van goederen vanuit het achterland naar het leger te velde. Deze eenheid heeft onder meer haar taak volbracht tijdens de Belgische Opstand. Vanaf 1841 tot na de Eerste Wereldoorlog blijven artillerie eenheden beschikken over telkens weer uitbreidende en dan weer inkrappende treineenheden. Bovendien begint aan het begin van de twintigste eeuw logistieke ondersteuning een eigen plaats te veroveren binnen krijgsmachten. In 1905 bijvoorbeeld wordt een Compagnie Administratietroepen opgericht die verantwoordelijk wordt voor de aanvoer vanuit het achterland naar de divisietrein. Door allerlei ontwikkelingen in het militair denken (o.a. de opkomst van het zgn. etappesysteem), maar vooral ook door de opkomst van het stoomschip en de stoomtrein, vermindert de aandacht voor de klassieke transporttrein. Later heeft ook de opkomst van het gemotoriseerd wegvervoer een enorme impact². Tijdens de mobilisatie is voor het eerst weer sprake van het begrip 'trein'. Op dat moment beschikt het Nederlandse leger over vier legerkorpsen en een lichte brigade. Deze eenheden hebben dan ieder de beschikking over een 'trein'. Op dat moment bestaat een 'trein' van een legerkorps in ieder

² De geïnteresseerde lezer wordt het lezen van "In dienst van de troep" (ISBN 978 90 8506 455 8) warm aanbevolen.

geval uit een Autobataljon bestaande uit vier transportcompagnieën en een compagnie Aan en Afvoertroepen³ en daarnaast een aantal genie-eenheden en een Militair Veterinaire Dienst.

Na de Tweede Wereldoorlog vindt in de Nederlandse landmacht de zoveelste reorganisatie plaats. Naar voorbeeld van het Britse *Royal Army Service Corps* wordt het dan opgerichte Korps Aan- en Afvoertroepen niet alleen belast met het verzorgen van transport maar ook met het verdelen van intendantegoederen en dan vooral levensmiddelen. In feite is dit Korps de eerste proceseigenaar van wat later fysieke distributie is gaan heten.

Nog geen vijf jaar later besluit de hoogste legerleiding in 1950 afscheid te nemen van het Britse model en kiest men voor de Amerikaanse organisatie. Het gevolg is dat de Aan- en Afvoertroepen weer volledig zuivere transportonderdelen worden. Gelijktijdig wordt het dan bestaande Regiment Uitrustingstroepen gewijzigd in Regiment Intendancetroepen. Dit nieuwe regiment neemt het embleem over van het in 1946 opgerichte Korps Verplegingstroepen.



Noot: In 1980 is de Sectie Krijgsgeschiedenis van mening dat het Regiment Intendancetroepen moet worden beschouwd als de voortzetting van wat in het Staatse Leger nog de trein werd genoemd. De in dit embleem voorkomende schakels staan, naar ik nu aanneem, dus eigenlijk symbool voor de 'trein' (de rij door paarden getrokken karren) en niet voor de schakels van de bevoorradingsketen. Ik laat het aan de regimentsleiding over om te besluiten of de op meerdere plaatsen voorkomende term 'schakel' al dan niet in de nabije of verre toekomst vervangen gaat worden door 'trein'. Dat zou m.i. wel meer recht doen aan de stamregimenten omdat zij beiden tijdens een bepaalde periode in de geschiedenis de 'chef van de trein' zijn geweest.

Meer dan alleen Aan- en Afvoertroepen en Intendance



Midden jaren '60 van de vorige eeuw ontstaat de behoefte om de brigades logistiek zelfstandig te maken. In 1966 krijgt elke brigade daarom de beschikking over een eigen 'trein': het Brigade Treinenbataljon. Het gevolg daarvan is overigens ook dat op het divisieniveau niet langer meer een logistieke eenheid is te vinden. Maar let op: onze stamregimenten krijgen gezelschap van het Regiment Geneeskundige Troepen en het Regiment Technische Troepen. Het treinenbataljon bestaat dan uit een bevoorradingscompagnie, een geneeskundige compagnie en een herstelcompagnie. Zoals ik al in een eerdere editie heb vermeld, is de bevoorradingscompagnie een

³ Kennelijk was er een noodzaak dan wel goede reden om naast een transportcompagnie ook nog een compagnie Aan en Afvoertroepen te hebben.

voortzetting van de voormalige Divisie Intendancecompagnie en de voormalige Compagnie Aan- en Afvoertroepen. Goed beschouwd is de keuze voor de term treinenbataljon een bijzondere. Op legerkorpsniveau bestaat op dat moment een soortgelijke organisatie, die legerkorpsverzorgingsbataljon wordt genoemd. De keuze voor de term brigadeverzorgingsbataljon zou dan meer voor de hand liggend zijn geweest.

De term 'intendance'

Als voormalig lid van het Regiment Intendancetroepen kan ik het niet laten om toch ook nog even aandacht te schenken aan de term 'intendance'. In 1828 is voor het eerst sprake van indeling van een intendant op het divisieniveau. In 1830 krijgt het hoofd van de Militaire Administratie de titel van Hoofdintendant. Pas in 1918 krijgt het Korps Militaire Administratie een eigen Inspecteur der Militaire Administratie. Kortom: feitelijk is het Regiment Intendancetroepen voortgekomen uit en dus een afstammeling van de Militaire Administratie! De in de vorige eeuw bestaande functie van officier van voeding werd zonder uitzondering vervuld door een officier van het Korps Militaire Administratie. Kennelijk had dit Korps een uitgelezen logistieke voorkeur voor klasse I. Overigens is dat niet vreemd. Ook het Regiment Technische Troepen heeft ooit een bevoorradingstaak gehad: bevoorrading klasse V. Ik hoop in de toekomst nog een keer wat uitgebreidere historische informatie over de bevoorrading van munitie te kunnen aanbieden.