Historische Canon (2018)

Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen

Waarom een historische canon?

In deze historische canon van het Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen (Regiment B&T) wordt aan de hand van een zestiental zogenaamde vensters (onder drie kapstokken) een historisch overzicht gegeven van de belangrijkste momenten uit de geschiedenis van het Regiment. Deze vensters beogen stuk voor stuk een belangrijk beeld weer te geven uit de historie van het nog jonge regiment. Het kan hierbij dan gaan om een belangrijke historische gebeurtenis, maar net zo goed om een meer beleidsmatige verandering of een aanpassing in de uitvoering.

De canon moet voor iedereen begrijpelijk zijn. Aankomende manschappen bij het Regiment moeten ervan kunnen leren, actief dienende militairen en veteranen van het Regiment moeten zich erin kunnen herkennen. De canon is dan ook een geheel van historische beelden en interpretaties die binnen het Regiment als wezenlijke keer- en/of ijkpunten uit de geschiedenis worden beschouwd. In die zin moet deze historische canon **bijdragen aan de traditiehandhaving binnen het Regiment en moet de canon de Regimentscommandant ondersteunen bij het aankweken en onderhouden van het 'esprit de corps'**.

Regimenten en traditie

Traditie en militaire identiteit horen bij defensie. Meer specifiek is traditiehandhaving één van de belangrijkste taken van een regiment. De Koninklijke Landmacht kent momenteel 22 regimenten of korpsen.[1] Een regiment of korps is – tegenwoordig althans –, in tegenstelling tot een bataljon of brigade, geen tactische eenheid en heeft geen vaste samenstelling. Tot de Tweede Wereldoorlog waren regimenten veelal nog wél een operationele eenheid, zoals de nummerregimenten bij de infanterie. Met het Legerplan uit 1950 kwam hier echter langzamerhand verandering in en heden ten dage kan een regiment omschreven worden als een 'traditiehuis' of als een administratieve eenheid die de tradities van eenheid bewaart.[2] Echter, deze omschrijving is veel te beperkt en rechtvaardigt ook niet de huidige nadruk op het belang van korpsen en regimenten. **Het kenmerkende van een korps of regiment binnen de Koninklijke Landmacht vanaf 1950 tot heden is dat het een vakgroep is met hetzelfde specialisme** (denk bijvoorbeeld aan artsen, makelaars, automonteurs of software-engineers). Zo heeft het Regiment Genietroepen een duidelijk specialisme (mobiliteit, contramobiliteit en constructie) en heeft het Korps Commandotroepen als specialisme *Special Operations*. Individuele militairen of afzonderlijke eenheden ontlenen op die manier een gezamenlijke identiteit en hun 'esprit de corps' door binding met het historisch kader en het specialisme van een regiment.[3] Traditie hoeft hierbij niet noodzakelijkerwijs te berusten op basis van een eigen specialisme, maar wel op basis van een (al dan niet geconstrueerde) eigen identiteit, mede vormgegeven door de voorgeschiedenis van de eenheid.

[1] Traditiebesluit KL; KB nr. 258 van 2 juni 2016..
[2] J. Hoffenaar en B. Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, *de Koninklijke Landmacht 1945-1990* (Den Haag, 1994), 80.
[3] L. Schaberg, 'De militaire identiteit van het Regiment Van Heutsz 1950-2000' <https://thesis.eur.nl/pub/11029/Schaberg,%20L.pdf> [geraadpleegd op 03-03-2016].

Wetenschappelijk onderzoek omtrent militaire identiteit, militaire tradities en regimenten is nog in een beginnend stadium. Wel is er een brede wetenschappelijke discussie omtrent identiteit, natievorming en erfgoed. De identiteit en de tradities van een regiment zouden dan ook binnen deze discussie kunnen worden ingebed. Zonder hier al te uitgebreid op in te gaan is het toch van belang om twee belangrijke publicaties hieromtrent te noemen. In *The invention of Tradition* (1983) presenteren de Britse historici Eric Hobsbawm (1917-2012) en Terence Ranger (1919-2015) het begrip *invented traditions*. Deze *invented traditions,* oftewel 'uitgevonden tradities' kunnen omschreven worden als een geheel van rituelen, symbolen en gebruiken die worden voorgesteld als oude, eigen tradities. Traditie is niet hetzelfde als geschiedenis. Geschiedenis vertelt wat er in het verleden precies is gebeurd. Tradities zijn als het ware souvenirs uit het verleden: ze worden gezien als brokjes geschiedenis die voortleven in het heden.[4]

Het doel van tradities is drieledig. Ten eerste het bewerkstelligen en symboliseren van sociale cohesie en een collectieve identiteit. Ten tweede het legitimeren van (overheids)instanties en sociale hiërarchie, en ten derde het socialiseren van een sociale groep naar gewenste (nationale) conventies.[5] Voorbeelden van *invented traditions* in Nederland zijn 'De Slag bij Heiligerlee' (1568) als het begin van de Nederlands opstand, de Bataafse mythe en de mythe van God, Nederland en Oranje. Deze *invented traditions* zijn stuk voor stuk gebruikt om het nationaal bewustzijn te versterken. Naast tradities op nationaal niveau, is er op een (veel) lager niveau – lees in dit geval regimentsniveau – ook sprake van traditie en traditiehandhaving. Binnen het Regiment B&T valt dan ook een aantal *invented traditions* te onderscheiden. Hierbij kan men denken aan het gebruik van een Regimentsvaandel als onmisbaar ijkpunt bij het afleggen van de eed of belofte 'op het vaandel', het Regimentsembleem en het spelen dan wel zingen van de Regimentsmars of het Regimentslied, maar ook aan de Marketentster die bij officiële gelegenheden zorgt voor uitgifte van de Regimentsdrank 'Palmpit'. Deze (re-)*invented traditions* dienen er dus voornamelijk voor om een gemeenschappelijke binding en identiteit te genereren en de band met het verleden en de oudgedienden van het Regiment in stand te houden.

Een tweede belangrijke publicatie omtrent de behoefte aan *invented traditions* is Benedict Anderson's (1936-2015) *Imagined communities* (1983). Hierin legt de historicus uit dat elke natie, en voor een regiment geldt in beginsel hetzelfde, een ingebeeld sociaal construct is. Er is dan ook sprake van een ingebeelde gemeenschap omdat niemand alle medeleden van de gemeenschap of het regiment kan kennen, maar zich desondanks met hen verbonden voelt. Deze *imagined community* geeft een bepaalde verbondenheid en kameraadschap, die mensen ertoe heeft gedreven te doden en zelfs te sterven voor de natie.[6] Deze verbondenheid en kameraadschap is vooral van belang bij de logistieke regimenten van de landmacht, die zo enorm verspreid zijn over de gehele defensieorganisatie.

[4] Ministerie van Defensie, 'De traditie van het regiment' <https://www.defensie.nl/onderwerpen/historische-canons/inhoud/historische-canon-garderegiment-fuseliers-prinses-irene/de-traditie-van-het-regiment> [geraadpleegd op 03-03-2016].
[5] E. Hobsbawm & T. Ranger, *The invention of tradition* (Cambridge, 1983), 1.
[6] B. Anderson, *Imagined Communities. Reflections on the origins and spread of nationalism* (Londen, 2006), 6.

Opbouw van de canon

Om de canon begrijpelijk en toegankelijk te houden en omdat het Regiment B&T een samenvoeging is van twee voorheen zelfstandige stamregimenten, is het van belang de canon op een gestructureerde manier te presenteren. De canon is dan ook opgebouwd aan de hand van drie kapstokken. De eerste kapstok zal de samensmelting van twee zelfstandige regimenten naar het Regiment B&T beschrijven. De tweede kapstok zal ingaan op alle taken die het Regiment in het verleden heeft gehad en nu nog steeds heeft. De laatste kapstok gaat in op de momenten dat de militairen van het Regiment daadwerkelijk in actie kwamen, kortom het Regiment tijdens operationele inzet, inbegrepen de Koude Oorlog. Waar wordt gesproken over 'de taken van het Regiment' of 'Het Regiment tijdens operationele inzet' wordt niet het Regiment als operationele eenheid bedoeld. Het gaat dan om de militairen, individueel, in detachements- of organiek verband, die vallen onder het Regiment B&T, dan wel onder de voormalige stamregimenten Intendancetroepen of Aan- en Afvoertroepen. Per kapstok zal aan de hand van een aantal vensters worden geïllustreerd wat als wezenlijk beeld rondom het thema van de kapstok moet worden onthouden. De canon zal worden afgesloten met een dankwoord.

IJkpunten als motor van de ontwikkelingen binnen het Regiment B&T

Binnen de geschiedenis van het Regiment B&T geldt een aantal grootschalige en minder grootschalige gebeurtenissen en ontwikkelingen als motor van de beschreven vensters en beelden.
Als eerste ijkpunten gelden natuurlijk de oprichtingsdata van de stamregimenten en het huidige Regiment. Voor het Regiment Intendancetroepen is dat 30 maart 1905, voor het Regiment Aan- en Afvoertroepen 1 augustus 1914. Het huidige Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen is opgericht op 20 oktober 2000.
Voor de gehele krijgsmacht, in ieder geval voor het toenmalige leger, was de opkomst van automobielen aan het begin van de 20e eeuw ingrijpend te noemen. Al snel werden de eerste automobielen ook beschikbaar gesteld voor het Veldleger. Na de Tweede Wereldoorlog zien we ook in Nederland de introductie van gespecialiseerde voertuigen voor een militair logistieke taak (zoals brandstofvoertuigen). Voor het Regiment B&T is de inzet tijdens de Politionele Acties in Nederlands-Indië qua omvang uniek en voor wat betreft de impact zeer ingrijpend (aantal gesneuvelden en de zeer gebrekkige of zelfs afwezige nazorg na terugkeer in Nederland).
In de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw vond de mechanisering van de Koninklijke Landmacht plaats. Dit had uiteraard ook ingrijpende gevolgen voor de logistiek. In deze periode (Koude Oorlog) heeft de wijziging van doctrine (*Forward Strategy*) enorme gevolgen voor de logistiek (voorraadpunten, reactietijden en omlooptijden en -afstanden). In diezelfde periode zien we de omslag van voornamelijk handmatige overslag van goederen naar een bulkbevoorradingssysteem met bijbehorende aanpassing van materieel.
Na de ‘Val van de Muur’ (1989) zien we het einde van de bipolaire machtsverhoudingen en ontstond er een diffuser en onvoorspelbaarder wereldbeeld, dat leidde tot een veelheid aan conflicten (b.v. in het voormalig Joegoslavië). In de jaren negentig van de vorige eeuw zien we dat het bulkbevoorradingssysteem verder werd verfijnd, door de introductie van het Fysieke Distributieconcept, gekenmerkt door een vergaande containerisatie en een onafhankelijk lastdragerconcept. Op personeelsgebied wordt gekozen voor een beroepsleger en op 1 mei 1997 wordt de opkomstplicht voor dienstplichtigen opgeschort.

Als eerste ijkpunt in de 21e eeuw geldt uiteraard 9-11 (11 september 2001), de aanslag op de 'Twin Towers' in New York en op het Pentagon in Washington. Een voorlopig laatste ijkpunt wordt dezerzijds gezien in de annexatie door Rusland van De Krim, gekoppeld aan de MH17-ramp. Beide incidenten hebben een keerpunt veroorzaakt in de manier waarop de NAVO aankijkt tegen het Russische bewind en hebben een hernieuwd besef teweeg gebracht t.a.v. veiligheid en geleid tot een aanpassing van het defensiebeleid en een intensivering van de defensie-inspanningen.

Verantwoording

De canon is tot stand gekomen in opdracht van de Regimentscommandant van het Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen en in samenwerking met de Stichting Historische Collectie Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen.

Een belangrijke bron bij de totstandkoming van de canon was een divers aantal interviews met generaals, (oud-)(onder)officieren en andere betrokkenen van het Regiment B&T, dan wel van de stamregimenten Intendancetroepen en Aan- en Afvoertroepen. Naast deze interviews ligt literatuur- en archiefonderzoek ten grondslag aan deze canon.

Een canon is per definitie een selectief instrument en pretendeert niet volledig te zijn. De samenstellers van deze canon hebben dus ook om praktische redenen keuzes moeten maken. De gemaakte keuzes binnen de canon om bepaalde gebeurtenissen of veranderingen al dan niet te vermelden of zelfs aan te merken als ijkpunt zijn daarmee in zekere zin arbitrair. Daar zijn zowel de auteur als de Regimentscommandant en opdrachtgever zich van bewust. Daarom zijn suggesties en aanvullingen van harte welkom, want een canon is een levend document. Het e-mailadres van het Regiment B&T is: Regiment.BenT@mindef.nl.

Over logistiek en verzorging binnen de Koninklijke Landmacht verschenen in het verleden al een aantal wetenschappelijke en een aantal meer populaire publicaties. Mocht u verder willen lezen over de logistiek en de andere taken van het Regiment B&T binnen de Koninklijke Landmacht dan bieden onderstaande publicaties over (dit deel van de) militaire logistiek een goede opstap:

- Cats, B.C. en Berg, H.N.J. van den., *Logistiek onder de tropenzon. De verzorgende diensten van KNIL en KL in Nederlands-Indië 1946-1950* (Amsterdam, 2004)
- Peet, A. van der (red.), *Militair vervoer verbeeld. Transport bij de krijgsmacht 1900-2006* (Den Haag, 2006)
- Regiment B&T, *Verhalenbundel B&T. Van Nederlands-Indië tot heden* (Soesterberg, 2015)
- Roos, H. (red)., *Van marketentster tot logistiek netwerk. De militaire logistiek door de eeuwen heen* (Amsterdam, 2002)
- Roozenbeek, H., *Tilburg als militaire stad* (Den Haag, 1993)
- Roozenbeek, H., *In dienst van de troep. Bevoorrading en transport bij de Koninklijke Landmacht* (Amsterdam, 2008)
- Schiltmans, E. en IJntema, P., *Vermist is erger dan dood! Een inkijk in de geschiedenis van de Bergings- en Identificatiedienst Koninklijke Landmacht* (Leusden, 2014)

1. De samensmelting van twee zelfstandige regimenten naar het Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen

1.1 Vóór de opkomst van de moderne logistiek (1568-1814)

Bevoorrading en transport waren voor legeronderdelen altijd van groot belang, ook toen er nog geen aparte onderdelen met deze specifieke taken waren belast. Dit blijkt wel uit de beroemde uitspraak van Napoleon: *'Une armée marche à son estomac'*, letterlijk vertaald: 'Een leger marcheert op zijn maag'.[7] Hoe goed een leger ook geoefend of bewapend was, het kan en kon zijn taken alleen goed uitvoeren als het op een regelmatige aanvoer van eten, drinken, hooi, haver en munitie kon rekenen.

Binnen het Staatse Leger (1575-1795) was de bevoorrading van de militairen veelal een particuliere aangelegenheid, zonder dat daar een specifieke eenheid mee belast was. Soldaten kochten, vóór en tijdens een veldtocht, alles wat zij nodig hadden in bij zogenaamde 'zoetelaars' of de ook zo genoemde 'marketentsters'. Dit waren kleine handelaren die drank en versnaperingen verkochten.[8]
De aankoop van wapens moest door de manschappen eveneens uit eigen zak worden betaald.[9]
Soldaten droegen munitie, etenswaren en wapens zelf met zich mee. Grotere uitrustingsstukken en wapens werden meegenomen op de bagagewagen van de compagnie. Deze wagens tezamen achteraan de stoet werden de 'tros' of 'legertrein' genoemd.[10] Nog meer transportmateriaal bevond zich in de zogenaamde artillerietrein, waarin groot geschut en de munitiewagens waren opgenomen.[11] Deze wagens en karren behoorden niet tot het leger zelf, maar waren ingehuurd door de Raad van State, het belangrijkste bestuurscollege binnen de Republiek, dat onder meer met militaire aangelegenheden was belast.

Afbeelding 1: De legertros

Afbeelding 2: Marketentster in traditionele kledij

[7] H. Roozenbeek, *In dienst van de troep* (Den Haag, 2008), 8.
[8] Ibidem, 16.
[9] O. van Nimwegen, *De subsistentie van het leger. Logistiek en strategie van het Geallieerde en met name het Staatse leger tijden de Spaanse Successieoorlog in de Nederlanden en het Heilige Roomse Rijk (1701-1712)* (Amsterdam, 1995), 88-89.
[10] De term 'tros' komt ook terug in het Regimentslied, ook hier is weer een band met het verleden.
[11] Roozenbeek, *In dienst van de troep,* 17.

In de praktijk leefden de veldlegers tot omstreeks 1675 meestal 'van het land'. Dat betekende dat de troepen en de zogeheten foerageurs bij het opslaan van een kampement zelf op zoek moesten naar eten in de omgeving. Dat kon door simpelweg zelf eten van het land te halen of door bij lokale bewoners aan te kloppen voor voedsel. Het is evident dat de oorlogvoering in die tijd dus seizoensgebonden was. Wintercampagnes waren dan ook zeer zeldzaam. Dit 'van het land leven' bleek in de praktijk zelfs in de zogenaamde 'goede maanden' vaak lastig, vooral als grote troepenconcentraties zich ver van de eigen steden begaven en niet gemakkelijk bevoorraad konden worden. Als een leger honger leed, zag het zijn omvang snel afnemen. Enerzijds door ziekte en sterfgevallen, maar vooral door desertie. Daarom bleek het tijdens de Tachtigjarige Oorlog niet mogelijk om een troepenmacht groter dan circa 25.000 man bij elkaar te houden.[12]

In het laatste kwart van de zeventiende eeuw bleek het door grotere overheidsbemoeienis en door het zogenaamde magazijnstelsel mogelijk om grotere legers, op grote afstand en in dunbevolkte, arme streken te bevoorraden. Vanuit magazijnen, gelegen in het veilige achterland, werd brood opgevoerd naar de veldlegers. De maximale afstand waarop het leger vanuit zijn magazijnen kon worden bevoorraad, bedroeg circa zestig kilometer. Dit in verband met de houdbaarheid van het brood. In de praktijk bestonden beide voornoemde logistieke vormen naast elkaar. Vanaf het (formele) ontstaan van de Koninklijke Landmacht op 9 januari 1814 kwam er langzamerhand meer oog voor en professionaliteit in de organisatie van de logistiek binnen het leger.

1.2. Korte geschiedenis van het stamregiment Intendancetroepen (1905-2000)

De functie van 'intendant' en de term en de afdeling 'intendance' komen over van het Franse leger. Frankrijk overheerste Nederland namelijk van 1795 tot 1813. De taak van de intendance betrof van origine de verzorging van mens en dier in het leger, destijds 'verpleging' genoemd. Het Koninklijk Huis beschikt nog steeds over een intendanceafdeling die het dagelijks beheer en het onderhoud van paleizen verzorgt. Hieronder valt tegenwoordig ook het meubilair, de ict-infrastructuur en het onderhoud van het groen.

Oorspronkelijk komt de functie van 'Intendant' in de Koninklijke Landmacht al voor vanaf het begin (1814). Dit betrof echter specifieke functionarissen en betrof geen afzonderlijk te identificeren eenheden of afdelingen. De eerste herkenbare verschijningsvorm van de 'Intendance' vinden we terug bij de oprichting van de 'compagnie administratietroepen' op 30 maart 1905. Deze compagnie bestond uit meer dan slechts administrateurs en hieruit zal een eerste Intendance-eenheid ontstaan. Daarmee begint op **30 maart 1905** de traditie van het Regiment Intendancetroepen. Reden waarom deze datum wordt gezien als de oprichtingsdatum van ons regiment.
Kort na de Tweede Wereldoorlog bestond 'de intendance' uit het Regiment Uitrustingstroepen (RUT) en het Korps Verplegingstroepen (KVT). Met het in de introductie genoemde Legerplan uit 1950 wijzigde dit echter in de oprichting van het Regiment Intendancetroepen. Vanaf dit moment transformeerde het regiment langzaam maar zeker van een organieke eenheid in een traditioneel en functioneel verband van specialisten met hetzelfde vakgebied dat de intendanten werkzaam binnen de diverse eenheden van de landmacht, bond.

[12] Ibidem. 18.

De intendance zorgde binnen de Koninklijke Landmacht allereerst voor de opslag en bereiding van voedsel en drinken. Een andere belangrijke taak van de intendance was de uitgifte van en de zorg voor militaire kleding. De intendance had dan ook een aantal wasbazen in dienst, die ervoor zorgden dat alle kleding en lijfgoederen werden gewassen. De vrouw van deze wasbaas, compagniesvrouw of mejuffrouw genoemd, reisde ook met de troepen mee. Hun primaire taak bestond uit het wassen en herstellen van soldatenkleding. Daarnaast voorzagen deze vrouwen, in de functie van marketentster, de manschappen van een borrel, een hartige hap en zoetigheid.[13] De bewassing is een taak die de intendance min of meer 'standaard' heeft, maar hoe het wordt uitgevoerd is afhankelijk van de periode. In de jaren vijftig waren er bijvoorbeeld bad- en wascompagnieën. Naast de alledaagse voedselstroom zorgde de intendance met de oprichting van de kantinedienst (CADI) in 1942 ook voor een extraatje. De CADI ging met de diverse eenheden mee op oefening of schietserie en zorgde ter plekke voor de verkoop van zoetigheden, sigaretten en drank. Ook tijdens oorlogstijd zou de CADI met de gebruikende eenheden meereizen.

Met de motorisering en mechanisering van de Koninklijke Landmacht aan het begin van de jaren zestig, kreeg de aanvoer van brandstof, oliën en smeermiddelen (zogeheten BOS-goederen) een steeds belangrijkere plaats binnen het takenpakket van de intendance. Belangrijk is om op te merken dat tot de vlak vóór de eeuwwisseling bijna alle bevoorrading binnen de Landmacht intern werd geregeld. Dit is na de eeuwwisseling, onder andere door rationalisatie, bezuinigingen en inkrimping, sterk verminderd. Daar waar mogelijk, wordt binnen het huidige logistieke concept zo veel als mogelijk samengewerkt met de andere defensieonderdelen (OPCo's, DMO, DOSCO) en met derden.
Tot de Tweede Wereldoorlog werd de bevoorrading van munitie nog door de artillerie zelf geregeld. Vanaf 1950 tot 1982 werd deze taak behartigd door de Technische Dienst, waarna dit geheel door de Intendance werd overgenomen. Dit werd, samen met de aanvoer van brandstof, langzamerhand de belangrijkste en qua volume omvangrijkste taak van de intendance.[14]

De opleidingen werden door het Regiment veelal zelf verzorgd. Dé opleidingsplaats voor de aankomende intendanten was tot 2006 de Kolonel Palmkazerne te Bussum. Het opleidingscentrum voor de koks, hofmeesters en menagemeesters bevond zich aanvankelijk in Leiden, vanaf 1978 in Haarlem en van 1992 tot 2006 samen met de andere intendanceopleidingen in Bussum. Met de komst van de Mobiele Satelliet Keuken (MSK) in 2008, waarbij kant-en-klaarmaaltijden via een stoomoven op elk gewenst moment kunnen worden geregenereerd, verviel de noodzaak om volwaardig opgeleide koks als zodanig op te leiden. Tegenwoordig is er nog wel sprake van een beperkte opleiding in de voedselvoorbereiding.

Traditie en traditiehandhaving speelden ook binnen het Regiment Intendancetroepen een belangrijke rol. Een vorm van traditie en binding met het verleden is het Regimentsvaandel. Dit vaandel werd door koningin Juliana toegekend en door koningin Beatrix op 14 oktober 1980 uitgereikt. Zo kan het dus dat op het Vaandel de letter 'J' van koningin Juliana staat geborduurd. Een ander belangrijk en prominent aspect dat dagelijks bijdraagt aan de herkenbaarheid en binding, is de uitmonstering van de militair. De kraagspiegels en de baretemblemen zijn korps- en regimentspecifiek. Voor de intendance was dit een vierkante keten van schakels, waarop twee

[13] F. A. Th. Smits, 'Marketentsters in het Nederlandse leger in de 19e eeuw' in *Armamentaria 2013-2014, aflevering 48* (Huis ter Heide, 2013), 70.
[14] Roozenbeek, *In dienst van de troep*, 73.

korenaren kruislings lagen op een karmozijnrode ondergrond. Daar bovenop prijkt de koninklijke kroon.

Afbeelding 3: Regimentsembleem Intendancetroepen

1.3. Korte geschiedenis van het stamregiment Aan- en Afvoertroepen (1915-2000)

Om personeel over grote afstanden te vervoeren en alle voornoemde goederen van een depot of voorraadcentrum naar de troepen in het veld te krijgen, was vervoer nodig. De vervoerstaak (en de coördinatie van dat vervoer) lag bij de Aan- en Afvoertroepen en haar voorgangers. Hun taak kwam er op neer om zowel goederen als personeel over zee, over de weg, per spoor, door de lucht of per binnenschip te (laten) vervoeren. De wapenspreuk die binnen het Regiment gold was: 'Nil nobis absurdum', oftewel, 'Niets is ons te dol'.

De voorgeschiedenis van het stamregiment Aan- en Afvoertroepen begint met de oprichting in 1913 van het Vrijwillig Militair Automobiel Korps (VMAK) en het Vrijwillig Militair Motor Korps (VMMK). Deze korpsen hadden echter nog geen echte logistieke taak, maar dienden meer voor de commandovoering en ordonnansdiensten. Van deze korpsen konden alleen mannen lid worden die aangesloten waren bij de (later Koninklijke) Nederlandsche Automobiel Club ([K]NAC). Tevens moesten zij hun eigen auto of motor ter beschikking stellen. Mocht aan Nederland de oorlog verklaard worden, dan dienden het VMAK en het VMMK er voor om te voorzien in het vervoer van personeel.[15]
Door de technologische ontwikkelingen, de toegenomen internationale spanningen en het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog, bleek dat er voor de mobilisatie grote behoefte was aan grootschalige vervoerscapaciteit. Hiertoe werd het Etappe-Verplegings-Autobataljon (EVA bat) opgericht. Dit bataljon bestond uit zo'n driehonderd gevorderde auto's, die waren omgebouwd tot zogenaamde 'bakauto's'. Daarmee konden vanuit diverse treinstations de divisies bevoorraad worden.[16] Door de neutraliteitspositie van Nederland werd dit systeem echter nooit echt op de proef gesteld.

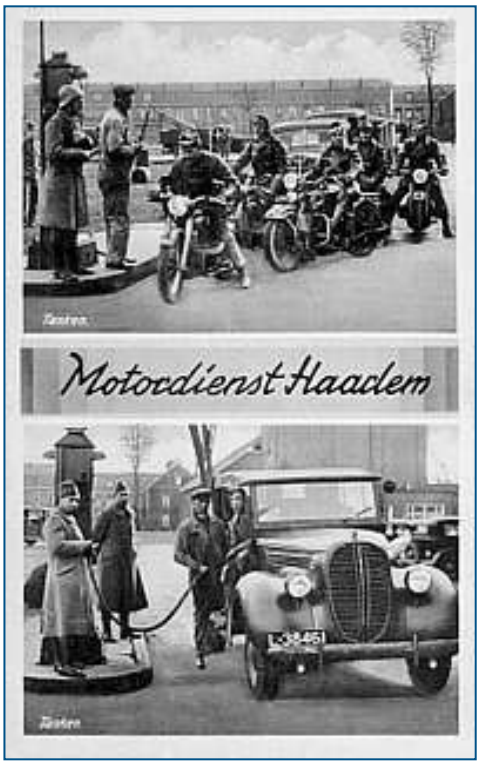
Afbeelding 4: 'Bakauto' EVA bataljon

[15] W. Zweerts de Jong, *Het vrijwillig militair automobiel korps* (Amsterdam, 1918), 58.
[16] N.A. van Nes, *A.A.T* (2001), 2.

Via de naamwisselingen van 'Depotafdeling van den Autotreindienst' (1915), 'Depotafdeling van den Motordienst' (1916) en de 'Schoolcompagnie van den Motordienst' (1921) werd op 1 januari 1936 het 'Korps Motordienst' opgericht. Hoewel in *Op de bres voor Neerlands onafhankelijkheid* van H.J. Kruls en H. Staring 12 juli 1915 wordt gezien als de correcte oprichtingsdatum van het Korps Motordienst, is per KB vastgesteld dat de oprichtingsdatum van het Etappen Verplegings Autobataljon op **1 augustus 1914** wordt gezien als het moment waarop de traditie van het Regiment AAT begint.[17] Ondertussen had de Motordienst van 19 december 1934 tot 16 februari 1935 met een detachement van dertien wagens de Nederlandse mariniers in het Saarland ondersteund.
De mariniers waren daar om toe te zien op het rechtmatig verlopen van de volksstemming over de hereniging van het Saarland met Duitsland. Uiteindelijk verliep de verkiezing zonder noemenswaardige incidenten en hoefde het Nederlandse detachement niet op te treden. De bevolking van Saarland koos met een ruime 90 procent voor hereniging met Duitsland.[18]

Met de (voor-)mobilisatie in 1939 voor de Tweede Wereldoorlog (1940-1945) werd de naam 'Korps Motordienst' omgevormd in het 'Depot van den Motordienst'.[19] Tijdens de mobilisatie en de eerste meidagen van 1940 waren vier van de zes Autobataljons van de Motordienst ingedeeld bij de vier Nederlandse legerkorpsen. Zij vervoerden voor de legerkorpsen water, voedsel, munitie en andere goederen. Het overgebleven vijfde en zesde Autobataljon waren in reserve bij de 'Commandant Veldleger'. Ze waren bestemd voor het ophalen van de gewonden en overledenen, maar ook voor algemene transportsteun.

Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog hielpen Nederlandse compagnieën, onder de naam van het 'Korps Motortransport Nederland' (KMTN), de geallieerden met de aanvoer van grote hoeveelheden goederen en munitie. Het Korps Motordienst werd in 1946 formeel opgeheven.



Afbeelding 5: Korps Motordienst

Ondertussen werd het in 1944 opgerichte Korps Motortransport Nederland gewijzigd in het Korps Aan- en Afvoertroepen. In 1947 wijzigde dit ten slotte in het Regiment Aan- en Afvoertroepen (RAAT).[20]

Na de capitulatie van Japan op 15 augustus 1945 ontstond een politiek en militair conflict in Nederlands-Indië. Het verlies van het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger (KNIL) van Japan in 1942 had de koloniale verhoudingen veranderd. Een gedeelte van de oorspronkelijke bevolking van

[17] KB nr. 101 van 12 maart 1977, KB's nr. 26-28 van 1 juli 1950, maar vooral de wijziging van dit KB in 1983 onder handhaving van nummer en datum van het eerdere KB.
[18] M. Bos, 'Onze jongens in het Saarland' in *Historisch Nieuwsblad 10-2011*, 6.
[19] Van Nes, *A.A.T.,* 7.
[20] Ibidem, 10.

Nederlands-Indië riep namelijk met onmiddellijke ingang de (door de Nederlandse regering al in het vooruitzicht gestelde) onafhankelijkheid van Indonesië uit.
De Nederlandse regering wilde hier echter niet op deze manier en in dit tempo aan meewerken en stuurde een steeds grotere troepenmacht om de orde te herstellen. Ter ondersteuning van deze troepen werden ook zo'n 30 AAT-compagnieën uitgezonden, voor iedere brigade was een bijna 300 man sterke AAT-compagnie met circa 70 werkwagens beschikbaar.[21] Deze compagnieën ondersteunden van 1945 tot en met 1950 een troepenmacht van meer dan 100.000 militairen. De compagnieën hebben zich met name op Java en Sumatra onderscheiden door, ongeacht de slechte toestand van de wegen, de technische staat van de voertuigen, de hitte, beschietingen en ander oorlogsgeweld, de aanvoer van alles wat de troepen nodig hadden zeker te stellen.

Vanaf 1913 tot en met de Tweede Wereldoorlog bestonden de vracht(auto's) en motoren van de Motordienst voor het grootste gedeelte uit gevorderde, civiele transportmiddelen. Met de vorming van een nieuw leger na de Tweede Wereldoorlog nam de AAT vele geallieerde voertuigen over. Het nieuwe Nederlandse leger kon rekenen op grote steun van de Amerikanen, dit alles ook in het kader van het *Mutual Defense Assistance Program* (MDAP-hulp). Door de professionalisering van de logistiek kwamen ook steeds meer voertuigen in gebruik die speciaal voor hun logistiek-militaire taak waren gemaakt. Hierbij valt te denken aan de vele DAF's die speciaal voor de landmacht gebouwd werden, maar ook aan de vanaf 2005 ingevoerde speciale zogenaamde wissellaadsystemen, flatracks en containers. Hierdoor konden, op basis van het onafhankelijk lastdragerconcept (OLC), verschillende soorten goederen samen vervoerd worden en hadden de afzonderlijke containers en flatracks dezelfde bevestigingspunten, waardoor elke vrachtauto ze mee kon nemen. Wat echter nog belangrijker was, was dat lading en voertuig structureel waren ontkoppeld. Een voertuig kon zijn ladingdrager afzetten en kon alternatief worden aangewend, zelfs voor een volledige andere goederenklasse (onafhankelijk lastdragerconcept; OLC). De trend is dat militaire voertuigen (met uitzondering van wapensystemen e.d.) steeds meer gebaseerd zijn op civiele ontwerpen. Het containerconcept is bijvoorbeeld geheel overgenomen uit de civiele vervoerswereld. Hierbij is standaardisatie op civiele maten van belang om te koppelen aan civiel scheeps- en luchtvervoer.

Evenals bij de intendance speelde de opleiding van AAT'ers een belangrijke rol. De eerste jaren bij het Depot AAT, gevolgd door het 1e Instructiebataljon (Grave), dan een nieuw Depot AAT en daarna vanaf 1967 het Opleidingscentrum AAT (OCAAT). Als bakermat van de AAT wordt de Koning Willem II-kazerne in Tilburg gezien, waar naast een parate transportcompagnie (52 Lttcie van 1967 tot 1993) ook het OCAAT was gevestigd. Op het OCAAT vonden alle verkeers-, vervoers- en andere specifieke AAT-(vervolg)opleidingen plaats voor de onderofficieren en officieren.
Vooral de rijopleiding (rijinstructie) was een van de kerntaken binnen de AAT. Voor rijopleidingen bestaat sinds 1966 een Rijinstructiebataljon. De rijscholen in onder andere Haarlem, Venlo, Keizersveer, Veldhoven, Eindhoven en Tilburg zorgden dan ook voor de opleiding van alle chauffeurs voor de AAT. Later ging men ook de chauffeurs voor alle wapens en dienstvakken opleiden. In 2002-2003 zijn alle militaire rijscholen samengegaan in een nieuw en modern defensiebreed rijopleidingscentrum te Oirschot (Opleidings- en Trainingscentrum Rijden en Bergen; OTCRij).

[21] Roozenbeek, *In dienst van de troep,* 95.

Op 18 november 1975 werd door Prins Bernhard, namens Koningin Juliana een vaandel aan de AAT uitgereikt. Dit was een bijzondere gebeurtenis, omdat het nog nooit eerder was voorgekomen dat een logistieke eenheid een vaandel werd toegewezen. Bovendien kreeg het Regiment op 20 april 1979 een vaandelopschrift toegekend. Op de cravatte die aan het vaandel werd gehecht, staan de namen "Java en Sumatra 1946-1949", de eilanden waar AAT'ers in de genoemde periode onder gevaarlijke omstandigheden en ten koste van vele tientallen gesneuvelde militairen hun vervoerstaken hebben vervuld. De kraagspiegels en de baretemblemen van de AAT bestonden uit een gevleugeld wiel met zeven wielmoeren, gedekt door een kroon op een nassaublauwe ondergrond[22]. Spottend vaak de "platgereden kip" genoemd.

Afbeelding 6: Regimentsembleem Aan- en Afvoertroepen

1.3. Voorloper voor / aanjager van de integratie van de vrouw binnen de krijgsmacht

Sinds de Tweede Wereldoorlog hebben er vrouwen gediend in de Nederlandse krijgsmacht, als MARVA, MILVA en later LUVA[23]. Deze vrouwen werden echter alleen ingedeeld bij 'verzorgende' functies (zoals administratie en verpleging) en werden zoveel mogelijk buiten het gevechtsveld tewerk gesteld. In de jaren negentig van de 20e eeuw, zien we een kentering, waarbij uiteindelijk ook beroepsofficieren en beroepsonderofficieren regulier werden opgeleid en ingedeeld bij enkele dienstvakken (zoals AAT, INT, Militaire Administratie en de Geneeskundige Troepen). Zo start b.v. in 1978 op de KMA de eerste lichting vrouwelijke cadetten hun reguliere officiersopleiding.

Afbeelding 7:
MARVA-MILVA-LUVA

Afbeelding 8:
vrouwelijke onderofficier B&T

[22] Afhankelijk van de periode waren het eerst vijf en daarna zeven wielmoeren.
[23] MARVA = Marine Vrouwen Afdeling, MILVA = Militaire Vrouwen Afdeling (landmacht) en LUVA = Luchtmacht Vrouwen Afdeling.

1.4. Het ontstaan van het Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen (2000-heden)

In de Britse organisatie van net na de Tweede Wereldoorlog waren bevoorrading en transport al in één hand. Vanaf de jaren zestig, maar vooral tijdens de jaren zeventig was er binnen de Koninklijke Landmacht al sprake van integratie en samenwerking van de Intendance- en AAT-eenheden. Dit was voor velen een logische ontwikkeling (of een greep terug in het verleden). Bevoorrading en transport gingen in de praktijk immers hand in hand.

Een eerste mijlpaal in de samenwerking tussen Intendance en AAT was de oprichting van brigadebevoorradingscompagnieën in 1966, bij deze compagnieën was zowel Intendance- als AAT-personeel ingedeeld. Op een hoger abstractieniveau werd er al naast elkaar gewerkt, zoals vanaf 1971 in het Legerkorps Logistiek Commando (LLC) en vanaf 1975 binnen het Nationaal Logistiek Commando (NLC).[24] Beide entiteiten herbergden alle logistieke disciplines; bevoorrading, transport, onderhoud en herstel, geneeskundige verzorging en militaire administratie.
Het LLC was bedoeld voor het logistiek ondersteunen van het mobiele optreden van het Eerste Legerkorps (1 Lk) op de Noord-West Duitse laagvlakte ten tijde van de Koude Oorlog. Het NLC aan de andere kant was de statische logistieke poot binnen wat toen de Nationale Sector werd genoemd en richtte zich op het eigen nationaal grondgebied. Hier vonden we onder andere de goederendepots voor voeding, brandstof, munitie, reservedelen en kleding/uitrusting.

Hoewel de basisbeginselen van de (militaire) logistiek overeind blijven, zien we na de 'val van de Muur' in 1989 dat er een ingrijpende wijziging plaatsvind in het logistieke denken, in het logistieke concept en proces. Het einde van diezelfde Koude Oorlog, het niet meer oproepen van dienstplichtigen, een andere focus vanuit de politiek (sterke nadruk op expeditionair optreden in het kader van vrede en veiligheid, met een nadruk op vredesoperaties), vraagt een logistieke ondersteuning overal ter wereld en vaak langs meerdere logistieke lijnen. Dit alles vraagt om andere kennis, vaardigheden, materieel en bovenal een fundamenteel ander concept. Met de 'val van de Muur' in 1989 ging men van een groot, log en statisch leger, naar een meer kleinschalig en snel (expeditionair) inzetbaar leger.
Anno 2018 heeft de dreiging vanuit Rusland (inval in de Krim en dreiging richting Baltische staten en Polen) geleid tot een gedeeltelijke herwaardering van de tot 1989 geldende focus op het meer 'klassieke' optreden van grootschalige gemechaniseerde eenheden. En zo ontstaat een hybride vorm van logistiek, die – rekening houdend met de noodzakelijke innovatie - het beste uit beide concepten probeert te verenigen.

In het kader van bezuinigingen en efficiëntie kwam men in 1995 tot de oprichting van vijf logistieke bataljons onder bevel van 1 Divisie. Drie daarvan, 102 Aanvullingsplaatsbataljon (Avplbat), 103 Avplbat en 105 Transportbataljon (Tbat) werden daartoe gereorganiseerd tot twee geïntegreerde Bevoorradings- en Transportbataljons: 100 en 200 B&Tbat. Gelijktijdig werden de brigade-bevoorradingscompagnieën opgeheven. Uitzondering hierop vormde 11 Bevoorradingscompagnie (Bevocie), behorende bij de nieuw geformeerde 11 Luchtmobiele Brigade. Gezien het operationele optreden (*air manoeuvre*), moet deze brigade over een eigen bevoorradingscompagnie kunnen beschikken om zodoende voor een bepaalde tijd zoveel mogelijk zelfstandig op te kunnen treden.

[24] Roozenbeek, *In dienst van de troep,* 344.

100 en 200 B&Tbat zijn in 2015 opgeheven en samengegaan in het Bevoorrading en Transport Commando (B&TCo). Het B&TCo zorgt - deels in samenwerking met de Defensie Verkeers en Vervoersorganisatie (DVVO) - voor de bevoorrading, het wegtransport en vele diensten van alle landmachteenheden. B&TCo en de DVVO zorgen daarnaast ook voor een groot deel voor het transport en de bevoorrading van de andere defensieonderdelen.

Met deze ontwikkelingen, waarbij operationele logistieke eenheden verder losgekoppeld werden van de manoeuvre-eenheden, bleven B&T'ers nog steeds verspreid over de landmachtorganisatie. Voor het Regiment B&T betekent dit onverminderd dat zij relatief veel moeite moet doen om invulling te geven aan traditiehandhaving, vakmanschap en 'esprit de corps'.

Op personeelsgebied is eerder al geschetst hoe van een kader-militieleger werd overgegaan naar een beroepsleger en hoe de logistieke regimenten en korpsen een voorloper waren en zijn van de integratie van vrouwelijke militairen door alle rangen heen. Dit werd voor de buitenwacht heel tastbaar met de benoeming van de eerste vrouwelijke bataljonscommandant binnen de krijgsmacht in 2001 en de eerste vrouwelijke generaal binnen de krijgsmacht in 2005, in beide gevallen dezelfde vrouwelijke B&T-er; A.J. van den Hoek, respectievelijk als luitenant-kolonel en als brigadegeneraal.

Afbeelding 9: Eerste vrouwelijke bataljonscommandant binnen de krijgsmacht; luitenant-kolonel B&T A.J. van den Hoek

Nieuwe logistici binnen de landmacht (deels zelfs van geheel defensie) worden heden ten dage na hun algemene opleidingsdeel vaktechnisch opgeleid op het Opleidings- en Trainingscentrum Logistiek (OTCLog) met als hoofdlocatie Soesterberg. Het OTCLog is in de jaren 90 van de twintigste eeuw en begin 20e eeuw geformeerd uit de diverse dienstvakscholen van de Militaire Administratie, de Technische Troepen en de stamregimenten Intendancetroepen en Aan- en Afvoertroepen.

Op 20 oktober 2000 gingen de Regimenten Intendancetroepen en Aan- en Afvoertroepen samen in het Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen. Dit was het eerste regiment dat deel ging uitmaken van het op diezelfde dag opgerichte Dienstvak van de Logistiek (DVL). Het Regiment B&T kreeg op 7 maart 2001 door Koningin Beatrix ook een nieuw vaandel uitgereikt. Het in 1979 aan de AAT verleende opschrift is ook op dit vaandeldoek aangebracht.
In de ouderdomshiërarchie van korpsen en regimenten binnen de Koninklijke Landmacht wordt op basis van een Koninklijk Besluit de oprichtingsdatum vastgesteld. Voor het Regiment B&T is hierbij de oudste oprichtingsdatum van een van de stamregimenten bepalend; namelijk die van de Intendancetroepen, **30 maart 1905**.

De kraagspiegels en baretemblemen van beide regimenten werden ineen gevlochten. Het Dienstvak van de Logistiek maakte enkele jaren gebruik van gele ondergrondjes voor alle drie logistieke regimenten en het korps. In 2010 kwamen de oorspronkelijke kleuren voor de afzonderlijke regimenten en het korps weer terug. Voor het Regiment B&T betekende dit dat het nassaublauw onderop lag en het karmozijnrood bovenop. De baretemblemen liggen juist in omgekeerde volgorde. De vierkante keten van schakels met de korenaren van de intendance als basis, met daarbovenop het gevleugelde wiel van de AAT. Uiteraard prijkt hierboven de koninklijke kroon.

Afbeelding 10: Regimentsembleem Bevoorradings- en Transporttroepen

2. De oorspronkelijke en huidige taken van het Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen

In dit tweede gedeelte van de canon zal in een zestal beelden worden besproken welke taken in het verleden door militairen van het Regiment werden uitgevoerd. Daarnaast zal er binnen die beelden een korte schets gegeven worden op welke manier die taken evolueerden tot het huidige takenpakket. Bij de bespreking van deze beelden zal vooral ingezoomd worden op de periode na de Tweede Wereldoorlog tot nu.

Bij de bespreking van de diverse bevoorradingstaken moet ermee rekening worden gehouden dat tot 1989 ('val van de Muur'), de door de NAVO opgedragen logistieke eisen aan de lidstaten en de dreiging van een grootschalig gewapend conflict alles bepalend zijn geweest voor de bevoorradingswereld. De eis dat naties voorraden beschikbaar hadden voor in ieder geval dertig dagen, hebben decennialang enorme invloed gehad op de omvang en de strategie van de Nederlandse bevoorradingsorganisatie. Na de 'val van de Muur' werd de omvang en strategie van de bevoorradingswereld aangepast aan het expeditionaire optreden over heel de wereld. Hierbij stonden en staan snel en flexibel handelen voorop.

2.1. Transport

Voor een groot gedeelte bestond het takenpakket van de AAT uit vervoer over de weg. De AAT en de huidige B&T'ers zorgden en zorgen echter wel degelijk ook voor transport van goederen en personeel over zee, per spoor, per binnenvaartschip en door de lucht (de vervoersmodaliteiten). Sterker nog, dit soort transport is essentieel voor het welslagen van een missie.

Sinds het begin van de 20e eeuw heeft er een ware revolutie plaatsgevonden in de vervoerscapaciteit en het transportmaterieel van de landmacht. Waar men in de periode tot de Tweede Wereldoorlog nog sterk vertrouwde op de eigen benen en op paarden, is gemotoriseerd vervoer sinds de jaren vijftig niet meer weg te denken uit het logistieke proces van de landmacht. De hofleverancier van vrachtauto's voor de landmacht was lange tijd de Nederlandse autofabrikant DAF. Hierbij waren de drie- en viertonners decennialang beeldbepalend. Het logistieke 'werkpaard' voor de AAT is jarenlang de YA 314; een voor AAT-ers iconische wagen.[25]

Afbeelding 11: De YA 314; het 'werkpaard'

[25] Van der Peet, *Militair vervoer verbeeld,* 57.

De logistiek binnen de landmacht kreeg rond deze tijd ook steeds meer de beschikking over gespecialiseerde, zwaardere voertuigen, zoals tankwagens voor het transport van brandstoffen en diepladers voor het vervoer van zwaar materieel als tanks en andere rupsvoertuigen. Voor het vervoeren van gekoelde levensmiddelen (zoals brood en vlees(waren)) is decennialang gebruik gemaakt van civiele vervoerscapaciteit. Veelal op inhuurbasis, maar voor oorlogstijd ook op basis van vordering.

Momenteel (anno 2018) bestaat het wagenpark van de landmacht voor het grootste gedeelte uit DAF's en Scania's. De DAF trekker-opleggercombinaties (tropco's) worden ingezet voor het vervoer van bijvoorbeeld Fenneks, Pantserhouwitsers en tanks naar oefen- en inzetgebieden. De Scania's worden met hun zogeheten wissellaadsysteem ingezet voor het vervoer van containers of flatracks. Dit wissellaadsysteem heeft een haakarm, die op de vrachtauto is bevestigd en zelfstandig een flatrack kan oppakken en afzetten, dan wel een *container handling unit* (CHU), die zelfstandig een ISO-standaardcontainer[26] kan oppakken en afzetten. Hiermee kan één chauffeur dus gemakkelijk containers of flatracks, met diverse soorten inhoud, zelfstandig vervoeren en is de lading ontkoppeld van het dragende voertuig.

Tijdens de Koude Oorlog (1945-1991) was het vervoer per spoor van essentieel belang. De landmacht had in die tijd de beschikking over (deels eigen) spoorwegmaterieel[27], en werkte nauw samen met de Nederlandse Spoorwegen (NS). De landmachtstaf had in die tijd een vaste plek bij Hoofd Verkeersleiding van de NS, om in geval van daadwerkelijke ontplooiing op de Noord-Westduitse Laagvlakte de belangen van de krijgsmacht te behartigen. Tijdens de Koude Oorlog was de algemene gedachtegang en de gehele oorlogsvoorbereiding afgestemd op één dominant scenario; een gewapend conflict in Europa tussen het Westen en de Sovjet Unie/Warschaupact (1955). Vanuit financieel oogpunt wilde Nederland na 1958 (aanpassing NAVO-verdedigingslinie) slechts één brigade in Duitsland legeren. Dit werd uiteindelijk in 1963 41 Pantserbrigade (Seedorf). Ter compensatie daarvan, moest Nederland voor de rest van het Legerkorps een reactietijd kunnen halen van maximaal 48 uur om van Nederland tot in de opstellingen op de Noord West-Duitse laagvlakte te komen. Daarom werd ieder jaar in samenwerking met de NS een zogenaamd 'militair spoorboekje' opgesteld, om de spoorwegvervoeren naar Duitsland vast te leggen. Het vervoer betrof de bij de mobilisatie opgeroepen reservisten, de aanvoer van enorme voorraden en het transport met speciale platte spoorwegwagons van tanks en andere rupsvoertuigen. Als de Nederlandse troepen, met bijbehorend materieel in oorlogstijd richting Duitsland gingen, kwam het burgerspoorwegvervoer (grotendeels) stil te liggen. Minder dan tijdens de Koude Oorlog periode, maar nog steeds zorgen B&T'ers ervoor dat materieel vanuit Nederland per spoor wordt aangevoerd. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan de aanvoer van pantservoertuigen en tanks naar oefengebieden in Duitsland en Hongarije.

---

[26] ISO = *International Standardization Organization*.

[27] Vanaf 1954 liep het aantal platte spoorwagons op van 25 tot uiteindelijk 478. Initieel werd de behoefte grotendeels aangevuld door de NS, maar dit kon door verwerving drastisch afnemen. Naast deze platte spoorwegwagons beschikte men ook over diverse ketelwagons voor brandstof en vanaf 1976 over 14 mobiele laadbruggen. Tot slot zijn in de jaren tachtig en negentig vijf raccordementen gerealiseerd (deels in eigendom) voor het kunnen stallen en sneller beladen en ontladen van treinen; 't Harde, Amersfoort-Vlasakkers, Steenwijk, Acht en Vriezenveen. Anno 2016 beschikt de krijgsmacht nog over 288 platte spoorwagons (waarvan 40 op leasebasis).

Het grootschalig vervoer naar inzetgebieden als Nederlands-Indië, Korea en Nederlands Nieuw-Guinea werd grotendeels opgedragen aan de Koninklijke Marine, die vaak gecharterde of anderszins ingehuurde koopvaardijschepen inzette.[28] Onder de Inspecteur Vervoerswezen (IV), een functionaris van de Koninklijke Landmacht, bestond de afdeling 'Logistieke operaties', waarbij verschillende AAT'ers werkten aan de planning van de diverse soorten vervoer. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan het charteren van een zogenaamd groot *Roll-on Roll-off* schip voor het vervoer van voertuigen en ander groot materieel voor de missie in Libanon in 1979. Ook de aanvoer van personeel via de lucht behoorden tijdens die operatie tot de taken van de afdeling 'Logistieke operaties'. Daarnaast is de samenwerking met de civiele transportwereld groot, in de vorm van de huur van scheepsruimte en het gebruik van luchttransport.

Met de oprichting in 1996 van de eerder genoemde Defensie Verkeers en Vervoers Organisatie (DVVO), werden alle niet-operationele verkeers- en vervoerseenheden van de krijgsmacht samengevoegd. De oprichting van de DVVO kwam met name tot stand onder druk van bezuinigingen. Daarnaast was het ook een efficiencyslag om niet alle krijgsmachtonderdelen meer zelf hun transport te laten regelen. Net als in de tijd van het Staatse Leger (alle transport werd uitbesteed) en de Koude Oorlog (b.v. UNIFIL) kan de DVVO haar opdracht veelal niet (geheel) zelf uitvoeren. Er is met name sprake van een beperkte vervoersmodaliteit en -capaciteit. Daarom wordt voor het wegtransport, zeevervoer, binnenvaartvervoer, luchtvervoer en railvervoer veelvuldig de civiele markt ingeschakeld.

2.2. Verkeersleiding, coördinatie en verplaatsingsondersteuning

Voor al het transport was (en is) duidelijke coördinatie, leiding en ondersteuning nodig. Vooral de grootschalige troepenverplaatsing ten tijde van de Koude Oorlog naar de Noord-West-Duitse Laagvlakte en de oefeningen in Nederland vereisten grote coördinatie van bovenaf. Hierbij valt te denken aan het zogeheten aanvragen van 'toestemming weggebruik', het zorgen voor begeleiding van colonnes, het afzetten van wegen, maar ook aan de zorg dat bijvoorbeeld een schip op tijd gelost werd en het materieel kon worden overgeslagen op een trein of vrachtauto. Voor de planning en coördinatie van transporten en colonnes werd er lange tijd gebruik gemaakt van papieren route-tijd-tabellen (RTT), waarop elke afzonderlijk chauffeur kon zien hoe laat en waar hij moest vertrekken en op zijn bestemming aan moest komen.

Een ander voor logistici belangrijke toewijzing waren de door de tactische commandanten vrijgegeven routes voor logistiek verkeer in de operatiegebieden. Misschien wel de meest aansprekende was dan de Hoofd Aanvoer Weg (HAW). De logistieke slagader voor op- en afvoer.

Afbeelding 12: Militaire colonne op weg naar schietserie in Duitsland

[28] Van der Peet, *Militair vervoer verbeeld*, 59.

De coördinatie van dit transport en het verkeer lag sinds 1958 gedecentraliseerd bij de zogenaamde Territoriaal Bevelhebber West, Zuid en Oost en de staf van 812 Transportgroep. Daarnaast liepen diverse bevoegdheden door elkaar heen. Vanaf de jaren 70 van de 20e eeuw zien we het eerder genoemde Legerkorps Logistiek Commando (LLC) en was er ook nog sprake van het Nationaal Territoriaal Commando (NTC), een Nationaal Logistiek Commando (NLC) en het Commando Verbindingen Koninklijke Landmacht (CVKL). Deze laatste drie commando's werden in 1995 samengevoegd in het Nationaal Commando (NATCo), waarbij de verkeerstaak terecht kwam bij de Landelijke Vervoers- en Verkeers Organisatie (LVVO). In 1996 kwam deze taak terecht bij de DVVO, waarbij de afdeling 'Verkeer en Vervoer' de coördinerende verkeers- en vervoerstaken voor de gehele defensieorganisatie behartigde.

Met het zogeheten *host nation support* (HNS; gastlandsteun) zou Nederland in oorlogstijd als 'gastland' (lucht)havenfaciliteiten ter beschikking stellen, vervoersaanvragen coördineren en andere diensten verlenen. *Host nation support* was een verplichting die uit het NAVO-lidmaatschap voortvloeide en vooral betrekking had op het mogelijk uitbreken van een oorlog door een aanval van de Sovjet Unie op het Westen. De coördinatie van *host nation support* lag aanvankelijk bij de 'Inspectie Vervoerswezen', later kwam deze taak direct te liggen bij de afdeling Logistiek van de Landmachtstaf. De uitvoering lag vooral bij de eerder genoemde 812 Transportgroep.[29] Deze transportgroep moest er voor zorgen dat al het geallieerde materieel en personeel via de diverse havens zijn weg vond naar Duitsland. Mocht het eenmaal tot oorlog komen, dan moesten tienduizenden militairen via Nederland naar Duitsland worden vervoerd.

Afbeelding 13: Amerikaanse M60 tanks ontscheept in de haven van Rotterdam tijdens REFORGER '86

[29] Roozenbeek, *In dienst van de troep*, 200.

Om deze grootschalige troepenverplaatsingen te oefenen werden vele oefeningen, zowel in nationaal als internationaal verband, georganiseerd. De belangrijkste oefeningen waren de zogeheten REFORGER-oefeningen, REturn of FORces to GERmany. Hierbij moest de sectie logistiek van het Nationaal Territoriaal Commando in Gouda ervoor zorgen dat de Amerikaanse troepen werden overgebracht naar de oefenlocatie in West-Duitsland. De militairen kwamen aan via Schiphol. In Rotterdam werden schepen met rupsvoertuigen, helikopters en containers gelost. Via diverse verzamelgebieden en vier zogeheten *Prepositioned Organizational Materiel Sites* (POMS), oftewel Amerikaanse voorraadcomplexen, werden de verzamelde militairen en goederen in colonneverband naar Duitsland vervoerd. Ten tijde van de Koude Oorlog oefenden de Amerikaanse, Britse, Duitse en Nederlandse troepen, aansluitend aan een REFORGER-oefening, het verdedigend en vertragend gevecht. De Amerikanen toonden met de REFORGER-oefeningen aan dat zij, mocht het erop aankomen, bereid en in staat waren zij aan zij te vechten met hun Europese bondgenoten.

Een andere belangrijke gebeurtenis binnen het concept van gastlandsteun was de Nederlandse steun aan de operatie DEFORGER, DEpature of FORces out of GERmany. Deze operatie behelsde steun aan de Amerikanen voor hun operatie tijdens de Tweede Golfoorlog (1991), de operatie van een grote coalitie om de Iraakse eenheden die in augustus 1990 Koeweit waren binnengevallen uit dat land te verdrijven. Vanuit Duitsland werden over de weg, per spoor, via de lucht en over de rivieren grote hoeveelheden materiaal vervoerd en via de Eemshaven en de haven van Rotterdam naar de Golf vervoerd. Een concreet voorbeeld van een inzet binnen DEFORGER was de operatie 'Granby', waarbij grootschalige munitietransporten vanuit Duitsland via Nederland naar de Golf werden overgebracht. De coördinatie van DEFORGER werd wederom door de logistieke sectie van het NTC waargenomen, de uitvoering lag voor het grootste gedeelte bij 810 en 812 Transportgroep en bij civiele transportmaatschappijen.

Wat veelal onzichtbaar blijft tijdens oefeningen in het buitenland en bij inzet, is de enorme inspanning die onze verplaatsingsspecialisten moeten leveren om – veelal onder grote tijdsdruk en met beperkte financiële middelen – de strategische verplaatsingen (van thuisland naar oefen- of inzetgebied) tijdig voorbereid en uitgevoerd te krijgen. Achter de schermen gebeurd zeer veel voorbereidend werk. Niet alleen planning, maar vooral ook afstemming met derden binnen defensie en daarbuiten; denk hierbij aan vervoerders, verladers, reders, havenautoriteiten, luchtvaartautoriteiten, civiele autoriteiten (b.v. voor toestemming weggebruik), ambassades (voor diplomatieke *clearances* of *waivers* voor grensovergang incl. overvliegen met b.v. munitie) en natuurlijk de operationele commandanten.

2.3. Voedselbereiding, bevoorrading klasse I en CADI

In de bevoorrading binnen de landmacht werkt men met zogenaamde bevoorradingsklasses. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen vijf verschillende klasses. Klasse I betreft levensmiddelen en water, klasse II geautoriseerde uitrustingsstukken, kleding, reservedelen en gereedschappen, klasse III brandstof, oliën, smeermiddelen, chemicaliën en onderhoudsmiddelen (BOSCO), klasse IV bouwmateriaal, tenten, bulkmateriaal, kantoorartikelen en veldversterkingsmiddelen als prikkeldraad en tenslotte klasse V, de munitiebevoorrading. Klasse I, III en V gelden als zogenaamde verbruiksgoederen, klasse II en IV zijn gebruiksgoederen. De bevoorrading en bereiding van klasse I kan worden beschouwd als de historische taak van de intendance. Sinds de opkomende motorisatie

en mechanisering van de landmacht ten tijde van de Koude Oorlog ligt het meeste werk in de bevoorrading van klasse III en V.

Vanaf 1950 was het zo dat bij een parate divisie een intendancecompagnie was ingedeeld. Deze compagnie telde een bevoorradingspeloton, dat vanuit een verdeelplaats de bevoorrading van de gebruikende eenheden verzorgde. Vanaf 1966 werd de bevoorrading bij de divisie weggehaald en overgeheveld naar de brigade[30]. De levensmiddelenbevoorrading was er, onder operationele omstandigheden (en oefeningen), op gericht de soldaat per etmaal ten minste van één vers bereide, warme maaltijd te voorzien.
Deze maaltijden werden tot de Tweede Wereldoorlog bereid in een keukenwagen, die voortgetrokken werd door een paard. Na de oorlog werd het Nederlandse leger veelal opgebouwd met overtollig Engels materieel. Zo werd het Benzine Kook Toestel (BKT), afkomstig uit Engeland, als kookapparaat ingevoerd bij de landmacht voor de voedselbereiding te velde. In 1966 werd de Mobiele Veldkeuken *Progress* ingevoerd en in 1990 vervangen door een gemoderniseerde variant. Deze keukens werden voortgetrokken door een drie- of viertonner. De Mobiele Veldkeuken (MVK) beschikte over drie kookketels en een braadslede. De koks van een MVK waren in staat om per keer voor 130 tot maximaal 250 personen een maaltijd te bereiden.[31]

Afbeelding 14:
Benzine Kook Toestel

Afbeelding 15:
Mobiele Veldkeuken

Bij tactische eenheden van bataljonsgrootte, werden de MVK's geclusterd in de 'bataljons keukengroep' onder leiding van een sergeant kok. Ten gevolge van wetgeving met betrekking tot hygiëne en voedselveiligheid is de MVK sinds 2013 niet meer in de organisatie. Daarvoor in de plaats is in 2014 de Mobiele Satelliet Keuken (MSK) ingevoerd. Dit is een container, die op de grond uitgeklapt kan worden. De MSK heeft twee heteluchtovens, waarin diepvriesmaaltijden worden

[30] In de Amerikaanse logistieke organisatie slaat de bevoorrading steeds een (operationeel bevels)niveau over om de logistieke overhead te beperken. In 1966 kreeg de brigade, als opvolger van regiment/gevechtsgroep, om die reden de functie van schakel in de logistieke keten, terwijl de divisie werd overgeslagen. Zo werd ook destijds gepoogd de logistiek soepel en efficiënt te houden, maar de eisen (het qua omvang en duur grootschalig gevecht) en de mogelijkheden (het gebrek aan goede overslag- en transportmiddelen) legden daar beperkingen aan op.
[31] D. Brouwer, 'Rats, Kuch en Bonen of...meer', 2.

geregenereerd. Ook kan er in de heteluchtoven brood worden afgebakken en is er een voorziening om warm water te maken.[32]
De voedselvoorziening onder operationele omstandigheden is sinds 1995 geen onderdeel meer van een brigade, maar opereert zelfstandig van de gebruikende eenheden. Eten en drinken werd vanaf dat moment ook niet langer meer door de gebruikende eenheden gehaald, maar door de logistieke eenheden naar de gebruiker gebracht.

Indien men tijdens de Koude Oorlog onder oorlogsomstandigheden niet kon rekenen op een door militaire koks bereid veldrantsoen, kon men terugvallen op de gevechts- en noodrantsoenen. Het gevechtsrantsoen bevatte destijds 2 blikken warme maaltijd (op te warmen), biscuits, roggebrood, jam en geconserveerde vleeswaren. Ten slotte was er, als de eenheden volledig afgesloten waren van bevoorrading, de ultieme oplossing in de vorm van het noodrantsoen. Dit bestond destijds uit drie repen, dat bestond uit een mengsel van tarwebloem en kokosvet met suiker en zout.[33] Later veranderde de samenstelling meerdere keren.

In 1955 bedroeg de totale oplegbehoefte, inclusief de houdbare componenten van het veldrantsoen, maar liefst acht miljoen rantsoenen voor een totale oorlogssterkte van bijna 250.000 man.[34] Door de eerder besproken inkrimping van de krijgsmacht, verminderde oorlogsdreiging en samenwerking met de civiele sector werd massale opslag van diverse rantsoenen in deze grote aantallen vanaf de jaren 90 van de twintigste eeuw niet meer nodig geacht.

De opleiding van al het keukenpersoneel is in zestig jaar tijd drastisch veranderd. In 1979 werden er op de militaire koksschool nog 1.500 cursisten per jaar opgeleid, anno 2016 worden er echter geen koks (en hofmeesters) meer volwaardig opgeleid. Dit ten gevolge van de invoering van de MSK, waarbij geen versproducten meer gebruikt worden.

De kantinedienst (CADI) werd in 1942 opgericht en heeft binnen de intendance en binnen de landmacht als geheel altijd een bijzondere plek ingenomen. De CADI moest in oorlogstijd zorgen voor de gratis uitgifte van essentieel geachte goederen als scheergerei, kauwgom en dergelijke[35]. Daarnaast had ze een rol in de (betaalde) uitgifte van drank, sigaretten, frisdranken, koeken en snoepgoed.[36] Een goed functionerende CADI te velde had namelijk, ook in vredestijd, een onmisbaar moreel verhogend effect. Voor veel militairen op uitzending of oefening is dit assortiment nog steeds een welkom extraatje.

Afbeelding 16: CADI-wagen

[32]D. Brouwer, 'Rats, Kuch en Bonen of...meer', 2.
[33] Roozenbeek, *In dienst van de troep*, 135.
[34] Ibidem, 135.
[35] Ibidem, 222.
[36] Ibidem, 126.

2.4. Bevoorrading klasse III en V

De bevoorrading van munitie en brandstof heeft sinds de grootschalige motorisering en mechanisering binnen de landmacht de meeste aandacht opgeëist. De brandstofbevoorrading tijdens de jaren 60 kenmerkte zich door een weinig geslaagde mix van bulkbevoorrading en distributie in kleinverpakking (jerrycans). Tot in de jaren 70 ging de brandstofbevoorrading namelijk voor het grootste gedeelte nog met jerrycans, die met de hand moesten worden overgeslagen. Een wezenlijke verandering was dat men binnen de landmacht onder andere ten gevolge van milieuwetgeving en efficiencyoverwegingen in stappen[37] over ging van jerrycan-bevoorrading naar bulkbevoorrading. Dit hield in dat tankauto's met een capaciteit van circa 20.000 liter werden afgetankt bij een afnamepunt van het NAVO-pijpleidingstelsel (zie paragraaf 3.3) en daarvandaan de brandstof via een aanvullingsplaats naar een verdeelplaats brachten. Vanuit deze verdeelplaats konden kleinere tankauto's van de gebruikende eenheden zich met de eigen pompinstallatie 'volzuigen'. Voor het concept van de bulkbevoorrading werd op het niveau van de aanvullingsplaats gebruik gemaakt van een sinds de jaren zestig aanwezige set brandstofvoorzieningsinstallaties (BRAVIN), waarmee door middel van maximaal 13 opvouwbare brandstofzakken van circa 38.000 liter elk, tankauto's en jerrycans konden worden afgetankt.[38] Het is goed voor te stellen dat dit een tijdrovende en arbeidsintensieve klus was onder zware arbeidsomstandigheden.

Afbeelding 17: Mechanische overslag van brandstof in jerrycans (avpl kl V)

Afbeelding 18: Overslag van munitie bij de opening van de eerste Forward Storage Site (FStS)

De bulkbevoorrading van munitie was al sinds de jaren 60 van de 20e eeuw gemeengoed geworden (met o.a. 6-tonners). Echter, ook hier vond een wezenlijke verbetering plaats toen in de jaren negentig op grote schaal 4-tonners, 10-tonners en 20-tonners werden ingevoerd. Deze auto's waren allemaal voorzien van een autolaadkraan, waardoor de overslagwerkzaamheden werden versneld en gemechaniseerd. In oorlogstijd zouden daarnaast ook honderden civiele steenauto's worden ingezet voor de herbevoorrading.[39] Vanaf eind jaren tachtig werd vanuit de aanvullingsplaats van het Legerkorps de munitie, die op pallets was vastgezet, naar de brigadeverdeelplaats gebracht. Aldaar

[37] De omschakeling werd pas afgerond in de jaren negentig van de 20e eeuw. In de tussentijd was het wel al mogelijk geworden om de jerrycans mechanisch te vullen en over te slaan. Milieuoverwegingen (zeker v.w.b. oorlogstijd) gingen pas later een rol van betekenis spelen. De voornaamste reden voor de overstap naar bulkbevoorrading was de capaciteit van het systeem (in relatie tot het steeds minder beschikbaar zijn van 'handjes').
[38] Roozenbeek, *In dienst van de troep*, 173.
[39] Ibidem, 227.

konden de gebruikende eenheden, in dit geval dus de transporteenheden van de brigade, de munitie zelf ophalen. De munitiebevoorrading en het transport vroegen en vragen, meer dan de andere bevoorradingsklasses, speciale aandacht. Vanwege de explosieve lading ligt de munitie niet opgeslagen bij de andere klassen, maar in aparte bunkers of in separate veldopslag. Ook de chauffeurs, die de munitie vervoeren, moeten kennis hebben van de steeds strenger wordende wet- en regelgeving omtrent explosieve stoffen en aan speciale opleidingseisen voldoen (ADR en ROSK).

De behoefte aan munitie nam tijdens de Koude Oorlog toe. Niet zozeer door de wapenwedloop tussen het Westen en de Sovjet Unie, maar met name door technologische ontwikkelingen; het steeds groter worden van de kalibers en de mogelijkheden om ook 's nachts het gevecht te kunnen voeren. Zo werd vanzelf de (behoefte aan) munitieopslag ook steeds omvangrijker. Bij een eventueel conflict moest er snel en adequaat worden ingegrepen. Dat kon onder andere door grote voorraden op te bouwen in de directe omgeving van het te verwachten operatiegebied. Het *Forward Storage Sites* (FSTS) project (in het operatiegebied gepositioneerde en gevulde voorraadbunkers) was de NAVO-oplossing voor deze uitdaging.

Met de invoering van het 'Fysieke Distributie-concept' veranderde de logistiek binnen de landmacht totaal. Vanaf het begin van de jaren negentig was het concept van de 'Fysieke Distributie' onderzocht en had tot doel om 'meer met minder' te doen. Het hield in dat het merendeel van de bevoorradingsvoertuigen organisatorisch werd gecentraliseerd. Vandaaruit wilde men tevens in plaats van indirecte bevoorrading aan directe bevoorrading gaan doen. Dit hield concreet in dat de gebruikende eenheden niet langer hun goederen hoefden te halen, maar nu alles werd gebracht door de gecentraliseerde, logistieke eenheden. Essentieel hierbij was de aanschaf van containers en flatracks, waardoor de mogelijkheid ontstond om de vrachtauto en de lastdrager fysiek van elkaar te scheiden (onafhankelijk lastdragerconcept; OLC), zonder dat er externe hefmiddelen nodig waren (wissellaadsysteem). Hierdoor konden snel en flexibel verschillende goederen, in bijvoorbeeld een container, worden vervoerd. Het FD-concept had ook grote gevolgen voor de opslag van alle soorten goederen. Dit kwam omdat men beter pieken kon berekenen en opvangen, bovenal was het niet effectief en efficiënt genoeg meer om op verschillende plaatsen in de keten grote voorraden op te leggen. Tevens was men in staat transport- en opslagmiddelen efficiënter in te zetten, in die zin dat een vrachtauto het ene moment een *flatrack* met munitie kan vervoeren en het andere moment onderweg is met een koel-vries container. Met deze ontwikkeling ging men binnen de landmacht over van '*just in case*' naar '*just in time and on place*'.

2.5. Overige bevoorrading, materieelbeheer en diensten

Bevoorrading van klasse II en IV, oftewel de gebruiksgoederen, heeft in de geschiedenis van de intendance en het Regiment B&T minder aandacht gekregen. Dit is onder andere te verklaren door het feit dat de bevoorrading van deze goederen niet dagelijks, maar op basis van behoefte plaatsvindt en sterk afhankelijk is van de gevechtsvorm. Van oudsher was de omvang en frequentie ook beperkt, tot de eerder vermelde motorisatie en mechanisatie echt op gang kwam. Over het

algemeen zijn deze twee klasses ook minder omvangrijk[40], maar zeker niet minder gecompliceerd (denk b.v. aan reservedelen).
Niettemin is de aanvoer van klasse II en IV goederen van essentieel belang voor het welslagen van een missie of oefening van een eenheid. Die moet dus tijdig over alle benodigde materiaal kunnen beschikken. Het verschil tussen klasse II en IV zit er in hoe deze goederen zijn geautoriseerd. Klasse II goederen, waaronder kleding (persoonlijke gevechtsuitrusting; PGU) en verdere persoonlijke uitrusting behoren, staan wél geregistreerd in een zogenaamde Organisatie Tabel Autorisatie Staat (OTAS). In deze OTAS staat aangegeven uit welk materieel en personeel een eenheid is opgebouwd. Al het materieel dat buiten deze OTAS valt, en dus extra door de eenheid wordt aangevraagd, valt onder het klasse IV materiaal. Hierbij kan gedacht worden aan veldversterkingsmateriaal, bouwmateriaal, pontons of aan kantoorartikelen. Vaak werden deze artikelen en goederen nog wél zelf door de gebruikende eenheden opgehaald.

Een van oorsprong belangrijke taak van de intendance lag in de opslag en het beheer van gebruiks- en verbruiksgoederen (de magazijnfunctie waarnaar de sleutel verwees), zoals kleding, voertuigen, munitie, wapens, gronduitrusting en reservedelen[41]. Voorraadbeheer zit dan ook in de genen van iedere intendant. Een deugdelijke administratie van alle goederen was om meerdere redenen essentieel. Niet alleen om vast te stellen of men geautoriseerd was om goederen of voorraden te hebben, maar ook om tekorten, overschotten en verbruik vast te stellen, voor verwervings- en instandhoudingdoeleinden en om noodzakelijke voorraadniveaus en bevoorradingsbehoeftes te kunnen berekenen. Vanuit het verre verleden was hierbij al behoefte aan deskundig en speciaal opgeleid personeel. De Intendancetroepen kennen al sinds jaar en dag de categorie materieelbeheerders, die hierin gespecialiseerd waren en deze kennis en ervaring is nog steeds relevant en beschikbaar. Een groot verschil met vroeger is dat de kaartenbak met inventariskaarten en de miljoenen mutatieformulieren inmiddels vervangen zijn door één defensiebreed geautomatiseerd bedrijfsvoeringsysteem (SAP), waarin ook deze beheersactiviteiten kunnen worden uitgevoerd.

Afbeelding 19: Materieelbeheer in Afghanistan (RDTF)

Heden ten dage gaat de aanvraag van klasse I tot en met III goederen via een zogenaamde *Daily Logistic Wish* (DLW). Via deze DLW kunnen eenheden aangeven wat zij voor de volgende dag nodig denken te hebben. Deze aanvraag is echter niet ongelimiteerd.

[40] Uitzondering hierop vormde ten tijde van de Koude Oorlog de zeer omvangrijke, moeilijk handelbare en tijdgebonden opvoer van veldversterkingsmaterieel (prikkeldraadconcertina's en piketten) voor de inrichting van de bij aanvang in te nemen verdedigende opstellingen.
[41] Tot de implementatie van het Fysieke Distributieconcept (FD) was reservedelenbevoorrading ondergebracht bij de Technische Dienst (de beheerders waren wel van de Intendance). Vanaf eind jaren 90 werd de reservedelenbevoorrading een integraal onderdeel van de FD-keten en daarmee van de B&T.

Naast de bevoorrading en opslag van bovengenoemde goederen gaan de taken van de logistiekeling veel verder. Logistiek betekent namelijk niet alleen bevoorraden, maar vooral dienstbaar zijn aan de gebruikende eenheden. Een goed voorbeeld hiervan is dat de geleverde goederen ook onderhouden moeten worden. Hiervoor was binnen de intendance destijds sprake van onder andere een kleermakerij, schoenmakerij, tentenmakerij, smederij en gasmaskerwerkplaats. Kortom, door de grootte van het leger van voor de Tweede Wereldoorlog tot en met de Koude Oorlog, kon alles in eigen beheer worden hersteld en onderhouden. Van deze eigen diensteneenheden is in 2016 bijna geen sprake meer. Veel van dit onderhoud wordt niet meer uitgevoerd of uitbesteed aan civiele partijen. Andere diensten, zoals het leveren van mobiele was- en douchegelegenheden en rudimentaire watervoorziening in het inzetgebied worden nog wel door B&T'ers uitgevoerd. Voor meer semi-permanente en statische voorzieningen wordt een beroep gedaan op de Genie en/of derden.

2.6. Gravendienst/Berging en identificatie van gesneuvelde of overleden militairen

Een bijzondere dienst die op het eerste gezicht niet direct bij bevoorrading en transport lijkt te horen, is de taak van de Gravendienst. De Gravendienst is in vredestijd niet als zodanig ontplooid, maar de kennis en kunde alsmede de wettelijk opgedragen taak wordt dagelijks in stand gehouden door de Bergings- en Identificatiedienst Koninklijke Landmacht (BIDKL). Om pragmatische redenen (beschikbaarheid lege munitievoertuigen op de terugweg naar een logistieke installatie) en op basis van de 'oorlogstaak' (afvoer gesneuvelden en overleden militairen) vallen de vier militairen die werkzaam zijn bij het BIDKL wel degelijk onder het Regiment B&T.

Het werk van de BIDKL vindt zijn grondslag in artikel 17 van de conventie van Genève van 27 juli 1929, waarin wordt gesteld dat de oorlogvoerenden de gesneuvelden eervol moeten begraven. De voorloper van de BIDKL was de in 1938 opgerichte Gravendienst van het Nederlandse Rode Kruis. Na de Tweede Wereldoorlog wijzigde de naam in Dienst Identificatie en Berging (D.I.B.). Hun taak lag erin om alle gesneuvelden, van Amerikanen tot Duitsers, over te brengen naar speciaal ingerichte kerkhoven. Per 1 januari 1952 werd de D.I.B. opgeheven en werden de taken overgedragen aan de Afdeling Gravendienst, dat viel onder de Intendancetroepen. Daarmee werd de berging en identificatie van stoffelijke resten officieel een defensietaak .

Op divisieniveau was de Gravendienstcompagnie ingedeeld bij een verzorgingspeloton. Het laagste niveau waarop gravendienstpersoneel werd ingedeeld, was een infanterieregiment. Daarin was het onderdeel van een administratief peloton.[42] De taak van de compagnie bestond er uit om de stoffelijke resten van alle militairen op Nederlands grondgebied te bergen, te identificeren en een definitieve rustplaats te geven.[43]

In 1972 volgde de opheffing van de parate gravendienst en werden de taken overgegeven naar de mobilisabele eenheden. Twee gravendienstspecialisten bleven over om het mobilisabele personeel op te leiden. Via een aantal reorganisaties hoorde de BIDKL sinds 1998 bij het Opleidingscentrum

[42] E. Schiltmans en P. IJntema, *Vermist is erger dan dood! Een inkijk in de geschiedenis van de Bergings- en Identificatiedienst Koninklijke Landmacht* (Leusden, 2014), 53.
[43] Ibidem, 56.

Logistiek te Bussum. Vanaf 2005 hoort het BIDKL onder het Opleidings- en Trainingscentrum Logistiek (OTCLog) en is gehuisvest op Kamp Soesterberg.

Hoewel de Tweede Wereldoorlog al zeventig jaar voorbij is, worden nog regelmatig stoffelijke resten aangetroffen van een militair, die tijdens de Tweede Wereldoorlog is gesneuveld. De belangrijkste taak van het BIDKL anno 2016 is het opsporen, bergen en identificeren van slachtoffers uit de Tweede Wereldoorlog. Het gaat hierbij zowel om militairen als burgers. Als er melding wordt gemaakt van een stoffelijk overschot, is het BIDKL verantwoordelijk voor de exhumatie (opgraving) en het onderzoek van de stoffelijke resten.

Het werk van de BIDKL zorgt ervoor dat families en nabestaanden steeds vaker zekerheid krijgen over vermiste familieleden. Geallieerd of Duits, verzetsman of collaborateur.

Afbeelding 20: Militairen van het BIDKL tijdens hun werkzaamheden in het lab

Tijdens het laboratoriumonderzoek wordt antropologisch, osteologisch en odontologisch onderzoek verricht op de stoffelijke resten. Zodoende kan het geslacht worden vastgesteld.[44] Tevens wordt de lengte van het skelet gemeten, de leeftijd bepaald en wordt gekeken naar verwondingen, sporen van ziekten of andere afwijkingen. Met historisch onderzoek in bijvoorbeeld zogenaamde '*war diaries*' kan worden gekeken welke eenheden op de vindplaats hebben gevochten. Daarnaast wordt er bij het vaststellen van de identiteit regelmatig gebruik gemaakt van vermistenlijsten, gebitskaarten uit de jaren veertig en aanvullend DNA-onderzoek. Uiteindelijk wordt bij een positieve identificatie zo spoedig mogelijk contact worden opgenomen met de nabestaanden en met de autoriteiten van het land van hekomst.[45] Daarna zal overgegaan worden tot herbegrafenis. Dit vindt vaak plaats op één van de vele erevelden, bij voorkeur in het bijzijn van familie.

Afbeelding 21: Herbegrafenis Britse militair

[44] Schiltmans en IJntema, *Vermist is erger dan dood!,* 53.
[45] Ibidem, 108.

3. Het Regiment tijdens operationele inzet (incl. de Koude Oorlog)

In deze derde en tevens laatste kapstok zal aandacht worden besteed aan de momenten waarop de militairen van het Regiment B&T daadwerkelijk in actie kwamen. De diverse oorlogen, missies en andere vormen van operationele inzet beslaan een zodanig groot tijdvak dat de logistiek tijdens deze periodes, telkens weer anders was georganiseerd. De meeste van deze ontwikkelingen zijn echter al geschetst in de voorgaande kapstok 'De oorspronkelijke en huidige taken van het Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen'. Toch zal bij de bespreking van de diverse beelden, waar nodig, een klein overzicht gegeven worden van de organisatie van de logistiek op dat moment.

3.1. Interbellum tot en met Tweede Wereldoorlog (1918-1945)

De logistieke organisatie ten tijde van het Interbellum en de Tweede Wereldoorlog was geregeld via de zogeheten Etappen- en Verkeersdienst. De etappedienst was overgenomen van de grote mogendheden Frankrijk en Duitsland, die hier vanaf het einde van de negentiende eeuw al mee experimenteerden. In Nederland werd er met het 'Ontwerpvoorschrift op den etappendienst' uit 1910 voor het eerst gewerkt volgens het nieuwe principe. De etappedienst verbond zodoende de hoofdmagazijnen in Noord- en Zuid-Holland met het mobiel optredende Veldleger. Eveneens zorgde de etappedienst voor de aanvoer van levensmiddelen, munitie en andere voorraden. De autobataljons zorgden (naast algemene transportsteun) voor de afvoer van krijgsgevangenen, zieken en gewonden, en van defect materieel.[46]

Vanaf de mobilisatie voor de Eerste Wereldoorlog in 1914 had de landmacht kunnen oefenen met het principe van de etappedienst. Tijdens de meidagen van 1940 kon de dienst voor het eerst echt getest worden. Het etappestelsel was met name ingericht om legereenheden grotere afstanden te laten afleggen en daarmee ook de bevoorrading op peil te houden. De goederenstromen vonden nu namelijk in meerdere etappes plaats. Als eerste werden goederen in bulk aangeleverd bij een stad met voldoende infrastructuur en opslagcapaciteit als magazijnen, forten en opslagbunkers, ook wel een regelingsetappeplaats genoemd. Het tweede traject betrof de opvoer naar de aanvullingsplaatsen, vanwaar uit de divisies werden bevoorraad.

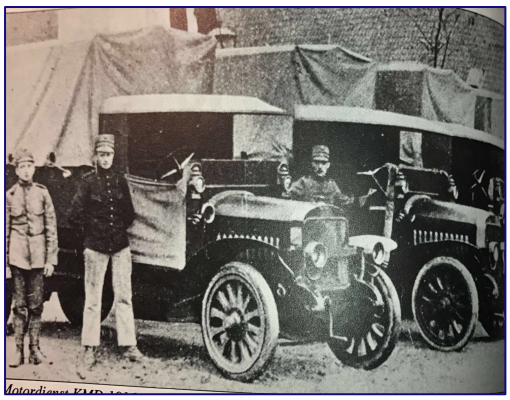
De opvoer vanuit de regelingsetappeplaats verliep deels per spoor, tot een treinstation, en vervolgens over de weg tot aan de aanvullingsplaats. Vanuit deze aanvullingsplaatsen haalden de gebruikende eenheden hun goederen zelf op en brachten dit weer naar de verdeelplaatsen, van waaruit de compagnieën werden bevoorraad. De intendanten op de verschillende verdeelplaatsen zorgden voor de aankoop, opslag en verdeling van de diverse goederen. Treinen en boten vol met munitie stonden en lagen klaar om de eindstations en -havens te bevoorraden. Het Korps Motordienst (KMD) was op zijn beurt belast met het vervoer van goederen van de regelingsetappeplaats naar de aanvullingsplaatsen.[47] De etappe-inspecteur bepaalde welke wegen zouden worden gebruikt en coördineerde het gebruik daarvan.[48]

[46] Roozenbeek, *In dienst van de troep*, 50-51.
[47] H.H. Thoden van Velzen, 'De Etappen- en Verkeersdienst' in *Motorpost* 15-01-1935, 7.
[48] Dijk, 'Op voet van oorlog', <http://www.kvbk-cultureelerfgoed.nl/MS_PDF/2004/2004-0572-01-0143.PDF>.

Een belangrijke taak binnen de logistieke ondersteuning was weggelegd voor de zes autobataljons van het Veldleger. Vier autobataljons waren organiek ingedeeld bij de vier legerkorpsen van het Veldleger, terwijl de Commandant van het Veldleger zelf een apart autoregiment met twee autobataljons en een paardendetachement onder bevel kreeg voor algemene transportsteun en de afvoer van zieken en gewonden.[49]

Door Duitse luchtlandingen in het havengebied van Rotterdam werd de logistiek van het Nederlandse leger op de eerste dag al ontregeld. Verschillende magazijnen in regelingsetappeplaatsen werden namelijk bezet. Op 10 mei kon daardoor de dagelijkse aanvoer van levensmiddelen niet plaatsvinden, met als gevolg dat de eenheden van het Veldleger de volgende dag moesten terugvallen op noodrantsoen of op plaatselijke aankoop.[50]

De autobataljons van het Veldleger konden eigenlijk alleen 's nachts hun taken uitvoeren, omdat de Duitse *Luftwaffe* op de eerste oorlogsdag al luchtoverwicht over het Nederlandse grondgebied had weten te verkrijgen en de colonnes daarom overdag regelmatig beschietingen te verduren kregen. Ondanks dat de aanvoer van goederen, munitie en levensmiddelen tijdens de meidagen van 1940 niet altijd even regelmatig was, konden de gevechtseenheden terugvallen op de magazijnen met levensmiddelen en munitie achter de linies.
Daardoor bepaalde de logistiek in de meidagen nergens de uitslag van de strijd, in positieve noch in negatieve zin.[51] Na de capitulatie werden voertuigen van het Korps Motor Dienst als buit door de Duitsers ingezet voor het vervolg van de oorlog in Frankrijk, terwijl al het personeel van de krijgsmacht werd gedemobiliseerd en het Korps Motordienst (als voorloper van de AAT) op 15 juli 1940 feitelijk ophield te bestaan.



Afbeelding 22: KMD gereed voor inzet

Afbeelding 23: KMD officier gesneuveld in de meidagen van 1940

Vanaf september 1944 leverde het nieuw opgerichte Korps Motortransport Nederland (KMTN), onder Brits bevel, een bijdrage aan de geallieerde landstrijdkrachten. De zeven compagnieën van het KMTN zorgden o.a. voor het transport van grote hoeveelheden levensmiddelen, huisraad en kolen in de zuidelijke provincies. Daarnaast werd onder het Militair Gezag een transportbataljon geplaatst dat

[49] Ibidem, 61.
[50] Roozenbeek, *In dienst van de troep*, 70.
[51] Ibidem, 71.

dezelfde werkzaamheden uitvoerde (B2 Autobataljon o.l.v. res maj ir. Zélander). Eind 1945 gingen KMTN en B2 Autobataljon over in de toen gevormde AAT.

3.2. Inzet in Nederlands-Indië (1945-1949)

De inzet en logistieke ondersteuning in het voormalig Nederlands-Indië wordt, in het bijzonder door veteranen en andere oud-militairen van de AAT, als één van de belangrijkste momenten uit de geschiedenis van het Regiment B&T gezien. Ten eerste voerden de chauffeurs van de AAT, met gevaar voor eigen leven, hun transporten uit onder feitelijke oorlogsomstandigheden. Daarnaast ging het om een zeer omvangrijke inzet in een enorm omvangrijk land met een ander (tropisch) klimaat en moeilijk begaanbaar terrein.[52]

De Indonesische revolutie startte direct na de Tweede Wereldoorlog. Het startsein hiervan was het uitroepen van de onafhankelijke Republiek Indonesië door de Indonesische leiders Soekarno en Hatta op 17 augustus 1945, twee dagen na de Japanse capitulatie. De Nederlandse regering sloot een onmiddellijke en volledige Indonesische onafhankelijkheid echter meteen uit. Om het gezag in de Nederlandse kolonie te herstellen, werd een omvangrijke troepenmacht uitgezonden met de opdracht het 'herstellen van rust en veiligheid'. De troepenmacht bestond grofweg uit de Mariniersbrigade, 27 bataljons oorlogsvrijwilligers (OVW'ers) en vanaf 1946 vooral met dienstplichtigen gevulde KL-eenheden. Zij moesten het reeds aanwezige Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger (KNIL) ondersteunen bij het herstellen van de orde en zo een gedeeltelijke en geleidelijke dekolonisatie onder Nederlands gezag mogelijk maken. De diverse eenheden kregen in Indië te maken met een guerrillaoorlog die niet langs een front, maar in uiteenlopende regio's en eilanden van de archipel werd uitgevochten. Dit stelde hoge eisen aan de organisatie van bevoorrading en transport.

De eenheden die voor de bevoorrading en transport in Nederlands-Indië moesten zorgen hadden na de opbouwfase, tot hoofdtaak een troepenmacht van ruim 100.000 militairen met hun 30.000 voertuigen van de nodige levensmiddelen, benzine en munitie te voorzien.[53]
In totaal zijn er 30 AAT-compagnieën in Nederlands-Indië ingezet, zodat er voor ongeveer iedere brigade een bijna 300 man sterke AAT-compagnie met circa 70 werkwagens beschikbaar was.[54] Aanvankelijk stond de opbouwfase onder leiding van het Britse leger. Het was dan ook logisch om ook de Britse organisatievorm over te nemen. De Britse organisatie kende als eindverantwoordelijke voor de logistieke keten een zogeheten Kwartiermeester-Generaal (KMG). Tot de organisatie van de KMG hoorden onder meer de Leger Materieel Dienst (LMD), die verantwoordelijk was voor de munitiebevoorrading, de Coördinatie Militair Vervoer (CMV), de Leger Aanschaf Dienst (LAD), de Leger Technische Diensten (LTD), de Leger Productie Bedrijven (LPB) en een 500 man sterk troependetachement en een zestal KMG-arbeiderscompagnieën.[55] Daarnaast was in de organisatie

[52] Het totale Indonesische gebied bestaat uit meer dan 13.000 eilanden en heeft een oppervlakte van 1,9 miljoen vierkante kilometer. Indien het westelijkste punt van Indonesië - Sabang op het eiland Poeloe Weh voor de Noord-Oostkust van Sumatra - op Ierland wordt gelegd zal de oostgrens van Nieuw-Guinea tot over de Kaspische zee in Rusland reiken.
[53] Roozenbeek, *In dienst van de troep*, 82.
[54] Ibidem, 95.
[55] B. C. Cats en H.N.J. van den Berg, *Logistiek onder de tropenzon. De verzorgende diensten van KNIL en KL in Nederlands-Indië 1946-1950* (Amsterdam, 2004), 28-40.

van de KMG de Verplegings- en Transportdienst (VTD) opgenomen, die verantwoordelijk was voor het beheer en de verstrekking van levensmiddelen, kazerneringartikelen, brandstof, oliën, smeermiddelen en het ter beschikking stellen van transport. Daarmee waren de tot de VTD behorende AAT-compagnieën, een luchtverplegingscompagnie, het Korps Vaartuigendienst en het Korps Paardentransport belast.[56]

Afbeelding 24: konvooi van 36 AAT

Afbeelding 25: Menagemeester 43 AAT

De bevoorrading over zee, door de lucht en over het spoor verliep over het algemeen zonder problemen. De transporten over de weg kenden echter heel wat meer strubbelingen en moeilijkheden. Tijdens de natte moesson veranderden de vaak al slecht begaanbare wegen in modderpoelen, waardoor het transport ernstige vertraging op kon lopen. Bovendien waren transporteenheden dikwijls doelwit van de tegenstander. Beschietingen, aanslagen met explosieven en hindernissen behoorden dan ook tot de dagelijkse praktijk.

In Soesterberg staan op het monument van het Regiment B&T 116 AAT'ers en 28 intendanten, die in Nederlands-Indië het leven lieten.[57] Naast ongevallen en dood door ziektes, waren er velen te betreuren, doordat konvooien in hinderlagen liepen, op mijnen reden of het slachtoffer werden van zogeheten 'trekbommen'. Vaak werd zo'n konvooi wel beveiligd door een aantal infanteristen. Dit bleek vaak echter niet afdoende om de guerrillastrijders af te schrikken of te verdrijven. Daarnaast waren de AAT-chauffeurs niet gewend aan het rijden op de slechte wegen in Indië. Ofschoon ongelukken aan de orde van de dag waren, hadden de AAT-chauffeurs bij de vechtende eenheden de naam dat men altijd op hen kon rekenen bij de inzet van het gemotoriseerd vervoer. Naast het transport per auto werd er in moeilijk begaanbare gebieden tevens gebruikt gemaakt van draagpaarden of kleine bootjes.

[56] Cats en Van de Berg, *Logistiek onder de tropenzon,* 57.
[57] Roozenbeek, *In dienst van de troep*, 101.

Afbeelding 26: Monument Regiment B&T te Soesterberg

Wat betreft de bevoorrading van levensmiddelen werd er een moderne variant van 'leven van het land' ingesteld. De aanvoer van verse levensmiddelen werd zoveel mogelijk, in samenwerking met de lokale bevolking, in Indië zelf geregeld en geproduceerd. Zo werden diverse militaire bakkerijen en slachterijen ingesteld. Hier werkten onder leiding van de intendant zowel militairen als burgerbevolking aan het bakken van broden of het slachten van vee. Een groot knelpunt binnen de levensmiddelenbevoorrading was de houdbaarheid van vlees, met name door de beperkte koelmogelijkheden. Eenheden haalden hun vlees dan ook vaak zelf op bij de slachterij om het diezelfde dag nog te verwerken.

Tijdens de politionele acties van de Nederlandse strijdkrachten in 1947 en 1948/1949 werd de bevoorrading echt op de proef gesteld.[58] Op de aanvoer van verse levensmiddelen na, bleken de verplegings- en transporteenheden goed in staat de eenheden te bevoorraden.[59] Mede door het personeelskort was het echter maar goed dat beide acties niet langer dan twee weken duurden. Met de politionele acties boekten de strijdkrachten honderden kilometers terreinwinst. Mede op basis van de militaire successen probeerde de Nederlandse politiek druk uit te oefenen op de Republikeinse regering en militairen en hen zo tot overgave te dwingen.

De Ronde Tafel Conferentie tussen 23 augustus en 2 november 1949 eindigde met de Nederlandse bereidwilligheid om de soevereiniteit over Nederlands-Indië over te dragen aan de Verenigde Staten van Indonesië. Daarmee brak er voor de logistiek een periode van overdracht aan, waarna het troepentransport naar Nederland het definitieve einde van de periode in Nederlands-Indië betekende.

3.3. Koude Oorlog (1945-1991)

De periode 1945-1991 stond in het teken van een constante ideologische en politieke strijd en militair machtsvertoon tussen 'Oost' en 'West'. De landen die de Sovjet-Unie tijdens de Tweede Wereldoorlog tot april 1945 had bevrijd kwamen veelal onder communistisch bewind, terwijl de landen die door de geallieerden waren bevrijd[60] een democratisch en kapitalistisch staatsbestel kregen. Nederland keerde na de Tweede Wereldoorlog niet terug naar de politiek van de gewapende

[58] Met de term 'politionele acties' wordt gedoeld op een tweetal offensieve operaties van de Nederlandse strijdkrachten tijdens de Indonesische Onafhankelijkheidsoorlog.
[59] Roozenbeek, *In dienst van de troep*, 109-110.
[60] Duitsland en Oostenrijk werden in deze niet 'bevrijd' maar 'bezet' of 'veroverd'.

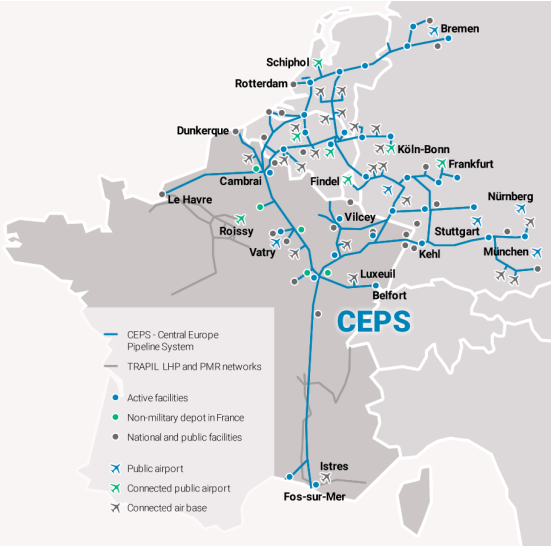
neutraliteit, maar verankerde zijn veiligheid stevig in het NAVO-lidmaatschap. Dit lidmaatschap vroeg ten tijde van de Koude Oorlog van elk lid grote militaire inspanningen en toewijding. De spanningen liepen gedurende de Koude Oorlog zover op dat niet alleen op politiek niveau strijd werd geleverd, maar er ook op militair gebied opperste paraatheid werd verlangd.
Aan de zogeheten 1.378 kilometer lange *inner-Deutsche Grenze* (IDG), oftewel de Duits-Duitse grens, lagen – simplistisch gesteld - vanaf het eind van de jaren vijftig aan de ene kant (delen van en voorbereide opstellingen voor de inzet van) de legers van de NAVO met aan de andere kant de strijdkrachten van het Warschaupact. Omdat beide machtsblokken na 1949 de beschikking hadden over (veel) nucleaire wapens, was het moeilijk te voorspellen hoe en of de logistiek nog iets kon betekenen bij een grootschalige (nucleaire) oorlog. Van belang is om hierbij te beseffen dat Nederland er om financiële en maatschappelijke redenen voor koos om de gevraagde troepenverplichtingen aan de NAVO maar beperkt paraat te houden. Een substantieel deel van de troepen en bijbehorend materieel was mobilisabel. Dit verplichte Nederland tot maatregelen, die de geoefendheid en de vereiste reactietijd konden garanderen.

De logistieke organisatie van elk land bleef, in tegenstelling tot de organisatie van de operationele eenheden, een nationale verantwoordelijkheid. Deze verantwoordelijkheid lag er onder meer in om minstens dertig (formeel zelfs negentig) dagvoorraden aan te houden om zo de strijdkrachten in oorlogstijd van hun benodigdheden te voorzien.[61] Daarnaast moesten de landen zelf hun aanvoerroutes over zee en land, oftewel de *lines of communication*, inrichten.

Rond 1955 moest het Nederlandse leger op zoek naar grotere oefenterreinen. Het aantal eenheden waarmee tegelijkertijd werd geoefend, werd steeds hoger en de eenheden zelf werden groter en zwaarder (steeds meer 'wielen en rupsen'). De tot dan toe gebruikte oefenterreinen in Nederland, België, Duitsland en Noord-Frankrijk (omgeving Reims), voldeden niet meer. In 1959 werd het Franse '*Camp de la Courtine*', nabij Clermont-Ferrand gecontracteerd en half juni 1959 vertrokken de eerste onderdelen naar het kamp en het 6200 ha. grote oefenterrein. Het kamp was smerig en uitgewoond, er was veel ongedierte en hurkgaten fungeerden als toilet. Het heuvelachtige oefenterrein was moeilijk begaanbaar en het leek totaal niet op de geplande oorlogslocatie in Duitsland. Nederland heeft hier structureel geoefend vanaf 1959 tot en met 1964 (en daarna nog tweemaal op zeer kleine schaal; 1970/1971 en 1995/1996). In totaal meer dan 100.000 Nederlandse militairen hebben hier een deel van hun diensttijd doorgebracht. Voor deze canon is van belang dat veel INT en AAT-personeel hier veelvuldig (langdurig) geoefend heeft en dit in het collectief geheugen staat.

Een belangrijk logistiek voordeel van het NAVO-lidmaatschap was het op basis van medefinanciering medegebruik van het NAVO- pijpleidingstelsel (*Central European Pipeline System* (CEPS)). Dit was een netwerk van ondergrondse pijpleidingen door geheel West-Europa, waar vanuit in diverse eindstations de brandstof kon worden overgetankt op brandstofauto's. Deze tankauto's brachten op hun beurt de brandstof naar verschillende aanvullingsplaatsen. Daar werd de brandstof via de eerder besproken BRAVIN overgeslagen in jerrycans. De toenemende motorisering en mechanisering en het grootschalig gebruik van tanks en rupsvoertuigen, die uitgerust waren met een dieselmotor in plaats van een benzinemotor, bracht dat de BRAVIN in de jaren zestig en zeventig zowel diesel als benzine kon leveren.

[61] Roozenbeek, *In dienst van de troep*, 116.



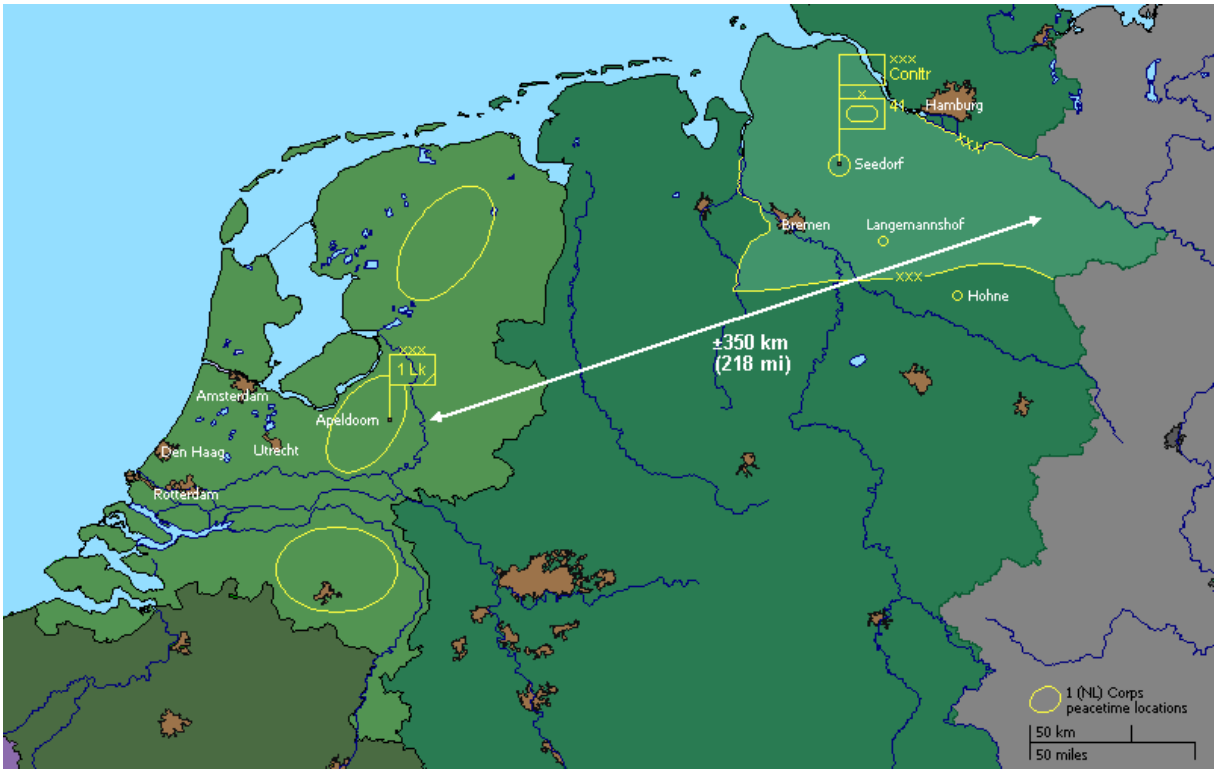
Afbeelding 27: CEPS netwerk

Onder meer ten gevolge van het Amerikaanse hulpprogramma *Mutual Defense Assistance Program* (MDAP), dat van kracht was tussen 1948 en 1954, schakelde de Nederlandse organisatie over van een Britse naar een Amerikaanse organisatievorm. De MDAP-hulp bracht de Nederlandse strijdkrachten veel Amerikaans materieel, uitrustingsstukken en oorlogsvoorraden. Daarnaast had het Amerikaanse bevoorradingsysteem een sterkere en duidelijkere koppeling tussen de operationele bevelslijn en de logistieke keten. Dit betekende in de praktijk dat bijvoorbeeld de commandant van een bataljon infanterie ook verantwoordelijk was voor de logistiek binnen zijn eenheid. In de staf of commandopost van de commandant werd er dan ook een vaste plek voor de logistiek ingericht. Op divisieniveau en hoger heette dit een sectie ‘G4’ en daaronder een sectie ‘S4’.

Tot juli 1958 had de verdedigingslinie van de NAVO tot de Rijn en de IJssel in Nederland gelegen. Dit veranderde echter met de realisering van de voorwaartse verdediging of *forward strategy,* waarbij de verdedigingslinie achter de rivier de Weser en vanaf 1963 achter de rivier de Elbe in Duitsland kwam te liggen. Voor de logistiek betekende dit een flinke omslag en impact (voorraadpunten, omlooptijden en -afstanden en reactietijden). De basisdepots in Nederland lagen nu namelijk niet meer honderd kilometer, maar ruim 350 kilometer van de verdedigingslinie af. Dit betekende dat de omloopafstanden, tussen depots en de achter in het operatietoneel in te richten semi-mobiele aanvullingsplaatsen (op Legerkorpsniveau), significant toenamen. Daar vanuit konden de gebruikende eenheden (al of niet door tussenkomst van verdeelplaatsen) worden bevoorraad. Omdat Nederland de opvoer van voorraden (m.n. munitie) nu niet meer tijdig kon realiseren (vooral in de eerste dagen van een conflict), moesten er maatregelen worden genomen. Dit leidde uiteindelijk tot de bouw en inrichting van de eerder genoemde *Forward Storage Sites* (FStSn).

De bevoorrading tijdens de Koude Oorlog berustte binnen het Legerkorps op indirecte bevoorrading ofwel een ‘haal-principe’. Hierin was als etappe- en distributielokatie een belangrijke rol weggelegd voor de aanvullingsplaatsen op het niveau van het Legerkorps en de verdeelplaatsen op het niveau van de brigade. De eenheden van een brigade moesten dus zelf bij hun eigen brigadebevoorradings-compagnie (de verdeelplaats) goederen en materieel ophalen. Om het verbruik op de verdeelplaats vervolgens te compenseren viel de bevoorradingscompagnie terug op aanvullingsplaatsen, ingericht

door de compagnieën van een Intendancebataljon / Aanvullingsplaatsbataljon, later omgevormd en genoemd een Bevoorradings- en Transportbataljon (Bevotbat).[62]



Afbeelding 28: Nederlandse Eerste Legerkorps en diens sector in West-Duitsland

Een belangrijke spin in het web binnen de bevoorrading ten tijde van de voorwaartse verdediging was het Duitse plaatsje Cloppenburg. Vanuit het aanvullingsplaatsgebied Cloppenburg gingen overdag dagelijks voertuigcolonnes naar de depotgebieden in Nederland (het 'achterland') om daar hun voorraden op te halen. Diezelfde dag reden deze colonnes weer terug naar Cloppenburg om aldaar de auto's af te tanken en snel het broodnodige onderhoud te plegen. In Cloppenburg vond ook een chauffeurswissel plaats[63], waarna direct, bij nacht (vanwege de veiligheid[64]) werd doorgereden naar het Legerkorpsachtergebied (met daarin o.a. de aanvullingsplaatsen) om daar hun vracht af te leveren. Met de terugkeer in Cloppenburg werd de tweedaagse bevoorradingscyclus afgesloten.[65] Als men deze troepenbeweging op een kaart zou uittekenen, leek het alsof de voertuigcolonnes de schrijfwijze van het liggende cijfer 8 volgden. Vandaar de voor die tijd alom bekende (logistieke) term 'acht van Cloppenburg'.

Om de eenheden geoefend te houden en om te zorgen dat zij op tijd bij de Duits-Duitse grens zouden staan, werden vele oefeningen en schietseries gehouden. Vanaf 1973 was er elke vijf jaar een legerkorpsoefening in NAVO-verband (In 1973 vond de eerste plaats onder de naam 'Big Ferro'). 40.000 man, 10.000 voertuigen en 200 vliegtuigen denderden door een gebied van 120 bij 120

[62] I. de Jong, 'Goederen- en informatiestromen' <http://www.vovklict.nl/intercom/2005/4/Goederen-_en_Informatiestromen.pdf> [geraadpleegd op 28-04-2016].
[63] Dus 5 chauffeurs op een voertuig (waarvan 1 reserve) en een rijefficiency van bijna 100%.
[64] In die tijd was het overdag te onveilig voor logistieke transporten in het operatiegebied en kon men 's nachts nog relatief veilig rijden met zogeheten oorlogsverlichting. Heden ten dage is de nacht ook niet meer veilig.
[65] Roozenbeek, *In dienst van de troep*, 181.

kilometer.[66] De oefeningen in divisieverband vonden om het jaar plaats, de brigadeoefeningen waren elk jaar.

Vier keer per jaar vond in de omgeving van Münster en Bergen-Hohne een grote schietserie plaats, waar met scherpe munitie van middelgroot tot groot kaliber kon worden geschoten. Voor de logistieke eenheden betekenden dit belangrijke, omvangrijke oefen- en steunverleningsmomenten. Daarnaast was er in Nederland elk jaar sprake van een mobilisatieoefening, om zodoende de vereiste reactietermijnen aan te tonen, de kennis en vaardigheden van het mobilisabele personeel op te frissen of hen te laten omgaan met nieuw materieel of nieuwe werkwijzen. De jaarlijks terugkerende oefening stond bekend onder de naam 'Donderslag'. Zoals de naam 'Donderslag' al doet vermoeden konden midden op de dag, zonder verdere eerdere aankondiging, de dienstplichtige militairen, die na de eerste oefening onder de wapenen mobilisabel waren gesteld, de opdracht krijgen zich de volgende ochtend bij een mobilisatiecomplex te melden. Vanuit deze MOB-complexen werden voertuigen en materieel opgehaald, waarna een oefening van enkele dagen tot weken volgde.
Kenmerkend voor deze periode waren de veelvuldige en grootschalige verplaatsingen van troepen en materieel over de weg en het spoor en de enorme organisatie (vervoers- en verkeersleiding), die hier achter zat. Colonneverplaatsingen met gebruik van de papieren RouteTijdTabellen (RTT) en onder begeleiding van motoren van de Koninklijke Marechaussee waren gemeengoed en onmisbaar.

De val van de Berlijnse muur in november 1989 markeerde de ontspanning tussen 'Oost' en 'West'. De opheffing van de Sovjet Unie in december 1991 bracht een definitief einde aan de Koude Oorlog. De jaren hierna stonden dan ook in het teken van grootschalige herstructurering en verkleining van de krijgsmacht. Meer dan veertig jaar lang was het Nederlandse leger gewend geweest om statisch vanuit één plek de vijand tegemoet te zien. In de toekomst moest het defensieapparaat meer expeditionair en mobieler worden om zo snel en adequaat te kunnen reageren op crisishaarden overal ter wereld.

3.4. Buitenlandse missies (en expeditionair optreden)

Nog tijdens de Koude Oorlog-periode vond een aantal missies naar het buitenland / overzee plaats[67]. Ook AAT en Intendance waren bij een deel hiervan betrokken. Na een kleine logistieke ondersteuningsmissie in Tunesië ten gevolge van overstromingen en een missie in Soedan (Darfur) om voedseltransporten te verzorgen, leverde de Koninklijke Landmacht tussen 1978 en 1985 een bijdrage aan de VN-missie *United Nations Interim Force in Lebanon* (UNIFIL) in Zuid-Libanon. De missie moest aanvankelijk vooral Palestijnse strijders tegenhouden die vanuit Libanon aanslagen wilden plegen in Israël. Later (1982) werd de opdracht anders: Israël en de sjiitische beweging Hezbollah uit elkaar houden.[68] Voor een gedeelte kon het Nederlandse bataljon terugvallen op de logistieke ondersteuning van de VN. De verplaatsing van materieel naar Libanon kostte echter grote

[66] 'Big Ferro' grootste legeroefening van Nederlandse troepen', *Reformatorisch Dagblad* (18 augustus 1973) < http://www.digibron.nl/search/detail/012ea714e696ae036fd7758d/big-ferro-grootste-legeroef-ening-van-nederlandse-troepen> [geraadpleegd op 23-04-2016].
[67] Bij de inzet in Korea (1950-1954) werden Intendance en AAT niet als zodanig ingezet, maar namen wel meerdere militairen uit deze regimenten deel aan de strijd.
[68] NOS, 'Libanon werd afgedaan als vakantiemissie' <http://nos.nl/artikel/2093327-libanon-werd-afgedaan-als-vakantiemissie.html> [geraadpleegd op 28-02-2016].

moeite. Dit vooral vanwege het politiek gevoelige karakter van de missie en het gevaar dat de schijn zou ontstaan dat UNIFIL een partij voor zou trekken. Daarom kon het materieel, vervoerd per boot en vliegtuig, niet alleen maar via Israël overgebracht worden.[69] Israël was immers partij in het conflict.

Afbeelding 29: Colonne in Libanon tijdens de missie UNIFIL

De bevoorrading in Libanon zelf was erg kwetsbaar. De strijdende partijen konden namelijk zomaar de wegen naar eigen believen afsluiten, waardoor andere gebieden binnen *Dutchbatt* geïsoleerd raakten. Daarnaast was het materieel van *Dutchbatt* niet berekend op de zware omstandigheden in Libanon. Hierdoor ontstonden veel gebreken.[70] Al met al bracht dit de top van de Koninklijke Landmacht tot de beslissing dat *Dutchbatt* vanaf 1983 het merendeel van zijn pantservoertuigen en zijn zware wapens zou afstoten en zoveel mogelijk van het VN-materieel gebruik zou gaan maken.[71] Dit betekende dat er veel minder druk kwam te staan op de logistieke ondersteuning vanuit Nederland.

Tijdens de missie in Cambodja in 1992 moesten in totaal zo'n 150 verplaatsingsspecialisten van de AAT de verkeersleiding en de afhandeling van personeel en materieel verzorgen voor de *United Nations Transitional Authority in Cambodia* (UNTAC).[72]

Een grotere uitzending in het kader van een crisisbeheersingsoperatie waarbij de Nederlandse logistieke ondersteuning een belangrijke component vormde, was de VN-missie *United Nations Protection Force* (UNPROFOR) naar het voormalige Joegoslavië. In dat land vochten Serven, Kroaten en Bosniërs sinds 1991 een burgeroorlog met elkaar uit. Het Nederlands-Belgisch transportbataljon kreeg tot hoofdtaak noodhulpgoederen voor de vluchtelingen rond te brengen.

---

[69] B. Schoenmaker en H. Roozenbeek (red.), *Vredesmacht in Libanon*. *De Nederlandse deelname aan UNIFIL 1979-1985* (Amsterdam, 2004), 135-145.
[70] Roozenbeek, *In dienst van de troep*, 236.
[71] Ibidem.
[72] C. Klep en R. van Gils, *Van Korea tot Kosovo*. De *Nederlandse militaire deelname aan vredesoperaties sinds 1945* (Den Haag, 2000), 259-261.

Afbeelding 30: Voertuigen worden in de boot vastgezet, op weg naar Split voor de missie UNPROFOR

Deze humanitaire missie was echter niet zonder gevaar. De konvooien werden namelijk regelmatig blootgesteld aan beschietingen. Soms liepen de transportroutes zelfs vlak langs of door het actieve front en zo kon het zijn dat de mortieren rondom de Nederlandse vrachtauto's insloegen. Een nog groter risico liepen de transporten naar de omsingelde enclaves in het Servische gedeelte.[73] Hierbij reden de Nederlandse konvooien uit het mandaatgebied van de VN over de bevoorradingsroutes in het door de Serven beheerste gebied. Als de internationale gemeenschap een beslissing had genomen die de Serven tegen het hoofd stootte, blokkeerde zij de toegangswegen.
Het omsingelde Srebrenica was in die gevallen als eerste afgesneden van bevoorrading.[74] Een gemiddeld konvooi bestond uit een aantal vrachtwagens (vier- en tientonners), een bergingsvoertuig en een ziekenauto.[75] Nadat eind 1995 in Bosnië de vrede was getekend, ging de missie over van VN-wit naar NAVO-groen, oftewel van UNPROFOR naar *Implementation Force* (IFOR). Dit betekende niet alleen dat alle voertuigen groen moesten worden geschilderd, maar ook dat de logistiek nu weer geheel een nationale aangelegenheid was geworden.[76] Tijdens deze periode was het ook voor het eerst dat een zogeheten *National Support Element* (NSE), een nationale entiteit voor de logistieke ondersteuning van de eigen troepen, zorgde voor opslag, overslag, herstel, geneeskundige verzorging, bevoorrading en transport. De tijd dat eenheden hun goederen moesten halen, was hiermee definitief voorbij. De 'klant' te velde kreeg zijn spullen voortaan gebracht. [77]

De moord op de Rwandese Hutu-president op 6 april 1994 leidde tot een ongekende massaslachting van Tutsi-burgers en gematigde Hutu's uit alle geledingen van de bevolking. De VN-missie UNAMIR constateerde dat zich een genocide voltrok. Goedgetrainde Tutsi-troepen veroverden vanaf april 1994 in drie maanden bijna geheel Rwanda. Uit angst voor wraakacties vanwege de volkerenmoord op Tutsi-burgers sloegen de Hutu's massaal op de vlucht, vooral naar Zaïre. Ze leefden daar in erbarmelijke omstandigheden en een groot aantal internationale hulporganisaties probeerde vanaf eind juli de ergste nood te lenigen onder de noemer *Provide Care*. Dit was geen vredesmissie met

[73] De enclaves waren: Sarajevo, Srebrenica, Zepa, Gorazde, Tuzla en Bihac.
[74] Roozenbeek, *In dienst van de troep*, 267.
[75] Ibidem, 271.
[76] Ibidem, 271.
[77] Ibidem, 272.

een formeel VN-mandaat, maar een humanitaire operatie. De landmacht stuurde in augustus o.a. een eenheid voor watertransport en een voor *movement control* naar het gebied. Het gros van de Nederlanders aanvaardde in september 1994 de terugreis.

In Kosovo ontstond in 1999 een nieuw conflict omdat een Albanese verzetsgroep in opstand kwam tegen de Servische onderdrukking. Servische veiligheidstroepen kwamen hierop in een grootschalig gewapend conflict met het Albanese verzet.[78] De burgerbevolking werd bij deze gevechten niet ontzien, waarop duizenden mensen op de vlucht sloegen. Grote humanitaire nood was het gevolg. Toen president Milosevic namens Joegoslavië een vredesplan van de hand wees, kwamen de NAVO troepen zelf in militair conflict met de Joegoslaven. Dit bracht een nog grotere vluchtelingenstroom richting Macedonië en Albanië op gang.
Nederlandse genie- en transporteenheden zorgden hierop, in samenwerking met andere landen, voor de opzet van een van de grootste humanitaire hulpoperatie uit de geschiedenis van de NAVO.[79] Transportcompagnieën zorgden voor het vervoer van materieel en voedsel voor de vluchtelingenkampen. Het geniehulpbataljon zorgde voor herstel en opbouw van bijvoorbeeld huizen, waterputten en scholen. De transporteenheden zorgden hierbij voor het vervoer van de benodigde goederen. Daarnaast verdeelden zij circa 2.700 vluchtelingen over Albanië. Wederom zorgde het NSE als overslagpunt voor de verdeling van goederen vanuit het Macedonische Petrovec.

Na de operaties op de Balkan, werden de buitenlandse missies van de Koninklijke Landmacht (lees: de krijgsmacht) met de uitzendingen naar Irak en Afghanistan steeds avontuurlijker. Beide uitzendingen moeten worden gezien in het licht van de aanslagen op de 'Twin Towers' van 11 september 2001. De Verenigde Staten en Groot-Brittannië vielen Irak in maart 2003 binnen ten gevolge van het niet nakomen van de gevraagde openheid over de Irakese wapenprogramma's.[80] Nederland deed mee aan de wederopbouw van Irak door een militaire bijdrage te leveren aan de internationale troepenmacht onder de naam van *Stabilisation Force Iraq* (SFIR).

De logistieke keten naar Irak was lang en complex. De missie in Irak stelde de logistiek dan ook voor grote uitdagingen. De benodigde goederen en voertuigen werden per schip of vliegtuig overgebracht naar Koeweit en Dubai (NSE) en van daaruit per vrachtwagen naar het operatiegebied gebracht, waar een 'NSE SFIR' was ontplooid. In dit gedeelte van de reis ging bijzonder veel tijd en geduld zitten vanwege de precaire veiligheidssituatie in Irak. Twee achtereenvolgende bataljons van het Korps Mariniers en later de landmacht infanteriebataljons, die belast waren met de uitvoering van de operatie, werden ondersteund door o.a. een chauffeursgroep (++) en personeel voor mobiele drinkwaterinstallaties. Begin 2005 zat de missie erop en zorgde een speciaal geformeerd Redeployment Ondersteunings Detachement voor de afvoer van meer dan 1.100 containers en 600 voertuigen.[81]

De ontwikkelingen in 2001 in Afghanistan waren de VS een doorn in het oog. Het Taliban-regime weigerde namelijk mee te werken aan de uitlevering van Osama Bin Laden en zijn aanhangers. Daarom vielen de VS, met hulp van bondgenoten, hen op 7 oktober 2001 aan. Wederom leverde

[78] Ibidem, 286.
[79] Ibidem, 289.
[80] Roozenbeek, *In dienst van de troep*, 316.
[81] Ibidem, 322.

Nederland een militaire bijdrage aan de militaire inspanningen (*International Stabilisation and Assistance Force*; ISAF). In februari 2006 werd de missie in Afghanistan sterk uitgebreid. Nederland kreeg van de NAVO namelijk het verzoek om in de provincie Uruzgan te zorgen voor veiligheid, zodat er aan de wederopbouw van dat gebied kon worden gewerkt. Dat betekende, gezien de omstandigheden, dat deze missie de gevaarlijkste was die de Nederlandse krijgsmacht in jaren was aangegaan. Tevens was het de grootste logistieke operatie van de Nederlandse krijgsmacht sinds de strijd om Nederlands-Indië.[82] Voorafgaand aan de daadwerkelijke missie *Task Force Uruzgan* (TFU), zorgde de *Deployment Task Force* (DTF) voor de (logistieke) opbouw van de operatie. De opdracht van het DTF was namelijk om op het vliegveld van Kandahar (het logistieke aanvoerpunt) en in de provincie Uruzgan alles in gereedheid te brengen voor TFU.

Maandenlang werkten militair-logistici aan de aanvoer van honderden containers en voertuigen, via de Verenigde Arabische Emiraten, Pakistan, Kabul en Kandahar naar Uruzgan. Gelijktijdig werkten genisten aan de opbouw van twee kampen in Tarin Kowt en Deh Rawod. Alleen al aan containers werden er ongeveer 750 naar deze locaties opgevoerd om te dienen als huisvesting en werkruimte, en nog eens 1.500 met de benodigde goederen en materialen.[83] Bij het inrichten van de kampen moet niet alleen gedacht worden aan het opbouwen van werk- en slaapgelegenheden, maar net zo zeer aan het aanleggen van nutsvoorzieningen, het zorgen voor eigen elektriciteitsproductie, watervoorziening, rioolwaterzuivering en een hospitaal. De opbouw van deze kampen gebeurde, evenals de aanvoer van goederen, midden in oorlogsgebied. Uiteraard met de nodige *Force Protection* en met een nog bescheiden interne verzorgingstaak. Toen de eenheden van TFU arriveerden konden zij door de goede voorbereidingen onmiddellijk aan het werk met de inzet voor vrede en veiligheid in Uruzgan.

Afbeelding 31: Beveiligd konvooi in Afghanistan

Afbeelding 32: ISAF- RDTF

De de- en redeploymentoperaties zijn met name bij de missies in Irak en Afghanistan omvangrijk, ingrijpend voor de logistiek en van groot belang geweest. Het was natuurlijk altijd al zo dat militairen die bij een *first entry* (zeg maar: de eerste rotatie) betrokken waren vanaf het nulpunt moesten beginnen én meteen de gevechtseenheden moesten kunnen verzorgen. Deployment en redeployment zijn nu operaties op zich geworden, terwijl dat voorheen 'erbij' en 'tijdens' werd gedaan. Naast een vorm van verdergaande professionalisering, heeft ook de maatschappelijke eis van een hoger verzorgings- en veiligheidsniveau hier duidelijk mee te maken.

[82] Ibidem, 331.
[83] Koevoet-Brand, E., 'DVVO legt logistieke basis voor Nederlandse Uruzgan-missie' *Defensiekrant* < https://www.defensie.nl/binaries/defensie/.../defensiekrant-2006-17.pdf> [geraadpleegd op 24-04-2016].

Ook bij de redeploymentmissie (*Redeployment Task Force*; RDTF inclusief MIDQT[84]) in Afghanistan bleek nogmaals het belang van de logistiek. Terwijl in februari 2010 al het besluit viel om de missie in zuid-Afghanistan te beëindigen, moest de RDTF tot mei 2011 doorgaan om alle goederen en het materieel 'beheerd en beheerst' uit Afghanistan terug te krijgen.[85] Tegelijkertijd vond de opbouw plaats van een nieuwe beperktere missie in noord-Afghanistan (Politie Trainings Missie (PTM); 2011-2014).

Ook bij de meer recente missies speelt de logistieke ondersteuning een belangrijke rol. Zo zorgde een transport-, bevoorradings- en beheersgroep bij de in 2015 afgeronde Nederlandse Patriotmissie in Turkije (*Ballistic Missile Defense Task force*; BMDTF) voor de logistieke component van die missie. Ook bij de missie *United Nations Multidimensional Integrated Stabilization Mission* (MINUSMA) in Mali speelde de logistieke ondersteuning van begin tot eind een onmisbare rol.

Voor de meeste besproken missies geldt dat de logistieke planning al ver van tevoren moet beginnen. Zowel op het gebied van bevoorrading als b.v. verplaatsingen. De logistieke eenheden zijn, samen met de andere ondersteuningseenheden, als eerste ter plekke om het (basis)kamp en de andere voorzieningen op te bouwen en naadloos over te gaan in de instandhoudingsfase. Nadat de officiële taakstelling en missie was uitgevoerd en door de politiek werd beëindigd, volgde voor de logistieke eenheden een redeployment-operatie om al het materieel weer 'beheerd en beheerst' terug te brengen en beschikbaar te stellen. De logistiekeling is dan ook altijd van begin tot eind betrokken bij de operatie.

3.5. Binnenlandse hulpverlening en nationale operaties

De eenheden van de Intendance, de AAT en het huidige Regiment B&T zetten zich niet alleen in ten dienste van de internationale gemeenschap en mensen in nood in het buitenland, maar ook voor nationale operaties en de binnenlandse ondersteuning van civiele autoriteiten. Onderstaand slechts enkele voorbeelden. Zie ook Bijlage A.

Zo verzetten verschillende AAT-compagnieën veel werk door zandzakken aan te voeren tijdens de watersnoodramp van 1953 in Zeeland. De Nederlandse overheid kreeg daarnaast voor het vervoer in het rampgebied voor onbepaalde tijd de beschikking over Amerikaanse amfibische voertuigen, genaamd DUKW's. Een detachement AAT'ers nam de voertuigen van de Amerikanen over. Waarop de chauffeurs tijdens verkenningen en reddingswerkzaamheden met één voertuig zowel over land als over water mensen konden bereiken.[86] De 'Inspectie Verkeerswezen' voerde hierbij in totaal 202 opdrachten uit om al het militair vervoer in goede banen te leiden.[87] Alle Intendance-eenheden werden ingezet, waaronder dertien mobiele koksploegen, die overal in het noodgebied de bereiding van voedsel voor evacués ter hand namen. In de eerste dagen na de ramp werden duizenden broden,

[84] MIDQT staat voor *Material Inventory Diagnostic Quartermaster Team.* Dit waren de kwartiermakers voor de RDTF van april tot augustus 2010.
[85] P.L.A. Kerkhoffs, 'RDTF taak- en samenstelling' <http://vovklict.nl/intercom/2011/2/35.pdf> [geraadpleegd op 26-04-2016].
[86] 'Hulpverlening door A.A.T.'ers' in *Legerkoerier* mei 1953, 7.
[87] 'Watersnood in Zeeland', in *Legerkoerier* april 1953, 15.

10.000 blikken gemengde spijs, 13.000 liter water in jerrycans, 1.000 liter benzine, 4.000 stuks kleding, 8.000 dekens en 200 stuks nachtlegergoederen aan burgers verstrekt.[88]

Afbeelding 33: Een DUKW gaat te water tijdens de watersnood van 1953

De AAT- en werktroepencompagnieën van de intendance zorgden tijdens de staking van de vervoers- en reinigingsdienst in maart en april 1955 in Amsterdam voor de afvoer van het huisvuil[89] en AAT-personeel werd ingezet bij het gemeentelijk vervoerbedrijf, voor het besturen van de (tijdelijk gratis) bussen. Ten gevolge van grote droogte in het najaar van 1959 hielpen AAT-eenheden tijdens de zogeheten 'Operatie bietenloof' met het vervoeren van bietenloof uit het zuiden van het land naar de 'droge gronden' in het oosten van Nederland. Daar werd de bietenloof als voer voor het vee gebruikt, omdat er ten gevolge van de extreme droogte van dat jaar geen gras of groen meer te vinden was. Voor dit grootschalige troepentransport lag er wederom een grote taak voor de toen nog 'Nederlandse Territoriale Bevelhebber' om de vervoerspuzzel op te lossen.[90]
De werktroepencompagnieën van de Intendance en 105 Tbat hielpen ten gevolge van het noodweer in het Westland in 1973 en 1974 met het glasruimen. Vele tuinkassen waren ten gevolge van de harde wind namelijk gesneuveld. De tuinders waren erg blij met de inzet van het leger en bedankten de diverse eenheden na afloop dan ook hartelijk met een kistje groenten en fruit (105 Tbat) dan wel een diner, bloemen en een aandenken in de vorm van een keramisch reliëf (werktroepen), waarmee zij hun erkentelijkheid duidelijk maakten.[91] Een jaarlijks terugkerend fenomeen voor de militairen van het Regiment B&T was de opbouw van het tentenkamp 'Heumensoord' voor de Nijmeegse 'Vierdaagse Afstandmarsen'.

Nog steeds beoefenen militairen van het Regiment de inzet bij nationale rampen, dan wel voeren zij de daadwerkelijke inzet uit, zoals ten tijde van bijvoorbeeld de varkenspest en de MKZ-crisis, of door een gedeelte van een bestaand ziekenhuis over te brengen naar een mobiel noodziekenhuis. Dan wel de beoefening van een nooddrinkwatervoorziening op provinciaal of regionaal niveau. Een bijzondere bijdrage leverden B&T'ers aan de afwikkeling van de MH17 ramp (in 2014-2015). Zij

[88] 'Watersnood in Zeeland', *Legerkoerier* april 1953, 17.
[89] Nes, *A.A.T.,* 14.
[90] 'Operatie bietenloof' in *Legerkoerier* november 1959, 18.
[91] 'Militairen 'in de bloemen'. Westland dankt glasruimers', in *Legerkoerier* november 1974, 26.

zorgden in Nederland namelijk onder andere voor de aan- en afvoer van water, dat gebruikt werd voor het schoonmaken van de stoffelijke overschotten. Maar ook op locatie in de Oekraïne en bij bijvoorbeeld de DVVO werd achter de schermen zeer veel werk verzet. Ten slotte verlenen B&T'ers hun diensten en medewerking bij oefeningen van bijvoorbeeld een brigade.

3.6. Toekomst van de logistiek

In de besproken beelden van de canon is duidelijk geworden dat de logistiek voor en na de Tweede Wereldoorlog ingrijpende veranderingen heeft ondergaan, veelal omdat de internationale, militaire en politieke situatie daar om vroeg. Maar zeker ook door technologische of conceptuele ontwikkelingen. Sinds de jaren negentig is de inzet van de Koninklijke Landmacht / de krijgsmacht van de verdediging van het nationale of bondgenootschappelijke grondgebied zich steeds meer gaan toeleggen op expeditionair optreden, waar ook ter wereld. Aan dit optreden heeft de logistiek zich ook moeten en inmiddels op een adequate manier weten aan te passen. Dit kon mede door de grote technologische ontwikkelingen en vooruitgang, zoals het gebruik van containers en *flatracks,* het *Tracking & Tracing*-systeem en de overgang op het concept van de Fysieke Distributie. Daarnaast is in Nederland en bij inzet ook organisatorisch veel veranderd, zoals de samenwerking en deels integratie met de andere defensieonderdelen (operationele commando's, DMO en DOSCO), maar ook internationaal (*joint* en *combined* optreden) en het intensief samenwerken met civiele partners (*third party logistics*).
Denk hierbij o.a. aan de al decennialange samenwerking binnen de *NATO Support and Procurement Agency* (NSPA, voorheen NAMSA), de oprichting van de DVVO, mar ook aan de oprichting van het multinationale *Movement Coordination Center Europe* (MCCE op vliegbasis Eindhoven) en de gezamenlijke multinationale aanschaf en inzet van een luchttransportvloot (C-17s).

Ook voor de toekomst liggen alweer ingrijpende technische en technologische ontwikkelingen in het verschiet, zoals het gebruik van drones en 3D-printen. Daarnaast zal expeditionaire inzet naar alle waarschijnlijkheid steeds meer geïntegreerd in internationaal verband plaatsvinden. De logistiek zal met de internationalisering mee moeten gaan en hoe dan ook adequaat moeten blijven reageren op wat zowel de Landmachttop / defensietop als de politiek van haar vraagt. De internationalisering zal in de toekomst mede tot gevolg hebben dat de bevoorrading nog meer in samenwerking met andere Europese landen, de civiele industrie en bijvoorbeeld de eerdergenoemde NSPA wordt geregeld.

Afbeelding 34:
3D-printer

Afbeelding 35:
Militaire drone met lading

Vast staat in elk geval dat er in de toekomst altijd enige vorm van militaire logistiek bij een missie betrokken zal zijn. In die zin, dat o.a. gezien de gevaren en risico's, bevoorrading en transport nooit geheel zal worden uitbesteed aan civiele partners. Een B&T'er is volgens de huidige leiding van het Regiment B&T ten eerste dan ook altijd militair, en daarna pas chauffeur, beheerder van klasse III of b.v. hoofd van Planning & Control. Bovenal heeft de B&T'er door de tijd heen laten zien niet snel 'nee' te zeggen tegen wat de gebruikende eenheden van hem vragen. Dit sluit goed aan op de missie van het Regiment, waarbij B&T'ers bevoorraden, transporteren en diensten leveren aan de krijgsmacht en haar partners. Dit doen zij altijd, overal en onder alle omstandigheden.

Het Regiment B&T, onmisbaar vanaf de eerste dag tot aan de laatste meter.

Afbeelding 36: The last tactical mile: aanvoer van goederen in de laatste kilometer, zonder mankracht

Na- en dankwoord

Voor de totstandkoming van de vensters en beelden binnen de canon van het Regiment B&T waren de interviews met oud-betrokkenen en huidige militairen van het Regiment van onmisbaar belang. De geïnterviewden gaven niet alleen een korte samenvatting van hun loopbaan, maar nog belangrijker was dat zij vaak zelf heel goed wisten aan te geven welke momenten uit de geschiedenis van het Regiment niet vergeten mochten worden. Daarnaast gaven de vele verhalen en sappige anekdotes een levendiger beeld op de taken en werkzaamheden van een Intendant, AAT'er of B&T'er.

Brigade-generaal drs. A.J.A. Beukering, kolonel b.d. C.D.A. Blankestijn, luitenant-kolonel b.d. P.W. ten Bosch, kolonel b.d. E.B. Bosklopper, luitenant-kolonel b.d. D.K. Brouwer, brigade-generaal mr. J.S. van Duurling, majoor b.d. S. Feikema, kolonel b.d. G.K.H. Hes, luitenant-kolonel b.d. J. Heuves, luitenant-kolonel b.d. P.D.R.M. IJntema, kolonel b.d. E.G.M. Otterloo, luitenant-kolonel b.d. T.H.A. Rump, sergeant-majoor E. Schiltmans, luitenant-kolonel b.d. E. Schut, majoor b.d. W.P. Siemensma, kolonel A. Solkesz, reserve-luitenant-kolonel b.d. F. van 't Spijker, luitenant-kolonel M. Teunisse, prof. dr. T.H.G. Verhoeven en luitenant-kolonel M.A.J.J. Vial worden allen hartelijk bedankt voor hun inbreng, inzichten en suggesties door middel van interviews.

Veel dank is er in het bijzonder voor brigade-generaal drs. I.M. de Jong, luitenant-kolonel G.A.M.M. van Kuijck en de heer drs. H. Roozenbeek van het Nederlands Instituut Militaire Historie voor het meelezen en voor hun nuttige commentaren en suggesties op de verschillende delen van de canon. Zonder hun waardevolle aanvullingen en suggesties was de zorgvuldige totstandkoming van deze canon niet mogelijk geweest.

Deze historische canon kwam als stage-opdracht vanuit de studie Politieke Geschiedenis aan de Radboud Universiteit tot stand. Mijn begeleiders luitenant-kolonel b.d. W.F. Engelmann en luitenant-kolonel b.d. drs. J.A.C. Slingerland ben ik dan ook veel dank verschuldigd voor hun grote steun en wijze raad tijdens de stageperiode. Tevens was hun commentaar op mijn teksten en hun grote kennis van de geschiedenis onmisbaar.

Elbert Mulder

Bijlage A: Overzicht missies en overige inzet sinds WO II (met inbreng vanuit het Regiment)

1946 - 1949	Politionele Acties in voormalig Nederlands-Indië; Indonesië
1950-1962	Nieuw Guinea
1948 – heden	*United Nations Truce Supervision Organization* (UNTSO); Israël en buurlanden
1950 – 1955	Korea (Nederlands Detachement Verenigde Naties; NDVN); Korea
1953	Watersnoodramp Zeeland en Noord-Brabant; Nederland
XXXX-XXXX	Periodieke ondersteuning operatie REFORGER
XXXX-XXXX	Periodieke ondersteuning Militaire Taptoe (Leiden / Breda)
1955 (mrt-apr)	Ondersteuning gemeente Amsterdam (staking vervoers- en reinigingsdienst)
1959	Operatie Bietenloof; oost-Nederland
1960 (april)	Opruimwerkzaamheden na overstroming Tuindorp-Oostzaan; Nederland
1960	Watersnood midden-Frankrijk
1962 - 2014	Jaarlijkse ondersteuning Vierdaagse Afstandsmarsen Nijmegen vanaf 2014 niet meer structureel door B&T-ehdn
1963 (jan/feb)	Vervoerssteun (brandstof voor het bedrijfsleven tijdens zeer strenge winter)
1963	Vogelaarcampagne; Nederland
1965 – heden	Ondersteuning jaarlijkse schietseries Bergen-Hohne en Münster-Süd (Duitsland)
1966	Operatie Aqua Vita (o.a. een keukengroep); Florence, Italië, n.a.v. zware regenval, vloedgolf, modderstroom, watersnood
1969 - 1970	Watersnood Tunesië, inzet tailor-made Tunesië Compagnie uit Rampenbrigade, Genieconstructiecie, met o.a. een Intendancegroep
1973 + 1974	Glasruimen Westland na noodweer / stormschade
1974	Inzet in november na landbouwcrisis in Zeeland en west-Nederland
1974	Saheldetachement Darfur (ook bekend als 'Soedandetachement), t.b.v. het leveren van noodhulp a.g.v. de hongersnood door langdurige droogte
1974 – heden	*United Nations Disengagement Observing Force* (UNDOF); Israël / Syrië
1979 – 1985	*United Nations Interim Force in Lebanon* (UNIFIL); Libanon
1982 - 1995	*Multinational Forces and Observers* I (MFO I), Sinaï
1989 – 1990	*United Nations Transition Assistance Group* (UNTAG); Namibië
1990	Opruimen stormschade aan de kassen (o.a. glasruimen) in het Westland
1990 – 1991	2e Golfoorlog / Gulf War n.a.v. inval Irak in Koeweit m.n. voor Operatie DEFORGER en munitietransporten; Duitsland en HNS Nederland
1991 – 1992	*Provide Comfort* – Operatie *HAVEN* (bescherming Koerden); noord-Irak
1991 – 1997	*United Nations Angola Verification Mission* II (UNAVEM II); Angola
1991 – 2007	*European Community Monitoring Mission* (ECMM) / *European Union Monitoring Mission* (EUMM); (voormalig) Joegoslavië
1992	Opbouwen tentenkampen voor asielzoekers; Nederland
1992 – 1993	*United Nations Transitional Authority Cambodja* (UNTAC); Cambodja
1992 – 1995	*United Nations Protection Forces* (UNPROFOR) / *United Nations Peace Forces* (UNPF); voormalig Joegoslavië
1993 + 1995	Militaire bijstand tijdens watersnood in Limburg (en de Betuwe 1995); Nederland
1993 – 2004	CVSE / OVSE waarnemersmissie in Moldavië
1993	Advies, assistentie en materiële noodhulp aan Suriname

1993 – 1994	Operaties in het Grote Merengebied; Centraal-Afrika o.a.: UNOMUR >>> UNAMIR en *Provide Care*
1994 – 1996	*International Conference on the Former Yugoslavia* missie (ICFY); Servië
1995	Orkaan Luis Carib, noodhulp; St. Maarten, Nederland
1995 – 2004	*Implementation Force* (IFOR;1995-1996) / *Stabilisation Force* (SFOR; 1996-2004); Bosnië
1996 (jan-feb)	Militaire bijstand tijdens watersnood in Limburg (en de Betuwe 1995); Nederland
1996 – 1997	operatie *Windmill Express*, ondersteuning USA t.b.v. hun inzet in Joegoslavië; Duitsland.
1997	Militaire bijstand ('Operatie Knor') bij het ruimen van varkens en het controleren op een vervoersbeperking tijdens een varkenspestepidemie; Nederland
1997	Watersnoodramp in Oost-Europa O.a. de 'Poland-Express' en 'Tsjechië-Express' (160 Zwtcie)
1998	Orkaan George, ontplooiing *Disaster Assesment Response Team* (DART); Caraïben
1998 – 1999	NAVO Verificatiemissie en *Extraction Force* (EF) Kosovo
1998 – 2001	*United Nations Peacekeeping Force in Cyprus* (UNFICYP)
1999	Orkaan Lenny, ontplooiing MOVCON en *Disaster Assesment Response Team* (DART); Caraïben (St Maarten en St. Juan)
1999	Orkaan Mitch, ontplooiing *Disaster Assesment Response Team* (DART; Caraïben
1999	Operatie *Allied Harbour* // *Albania Force* (AFOR), humanitaire hulpverlening aan vluchtelingen gedurende Kosovo crisis; Albanië
1999 – 2017	*Kosovo Force* (KFOR) Gnhlpbat met o.a. een algemene, een ondersteuningscompagnie, een Transportcie en een SSVCIE; NSE; HQ KFOR
2000 – 2003	*United Nations Mission in Ethiopia and Eritrea* (UNMEE) o.a. een Logcie
2001	Militaire bijstand tijdens uitbraak Mond- en Klauwzeer (MKZ); Nederland
2001	Operatie *Essential Harvest*, Macedonië // *Task Force Harvest*
2001 - 2014	*Operation Enduring Freedom* (OEF); Afghanistan
2002	Operatie *Amber Fox / Task Force Fox*; Skopje, Macedonië
2002 – 2014	*International Security and Assistance Force* (ISAF); Afghanistan
2002 – heden	Inzet in Sudan (m.n. UNMIS, UNMISS, maar ook UNAMIS, AMIS, IMAT en UNAMID)
2003	Operatie '*Tulip Guardian & Display Deterrence*' (Batman & Diyarbakir); Turkije
2003 - 2005	*Stabilisation Force Iraq* (SFI-SFIR); Koeweit en Irak
2004	Aardbeving Marokko, *Urban Search and Rescue Team* (USAR)
2004 – 2017	*European Union Force* (EUFOR BiH 'Althea'); Bosnië-Herzegovina
2004 – heden	Inzet in het Grote Merengebied, Centraal Afrika II; Rwanda/Uganda/Burundi Uganda: *Africa Contingency Operations Training & Assistance programme* (ACOTA)
2005	Noodhulp n.a.v. tsunami in Zuidoost Azië op 26-12-2004; o.a. Indonesië
2005	Aardbeving Pakistan; *Urban Search and Rescue* (USAR) / NATO *Disaster Relief Team*
2005 – heden	*Kosovo Force 2*; Kosovo
2007 – heden	*Forward Support Element* (FSE 'Mirage') en informele voorloper; Verenigde Arabische Emiraten
2008	*Security Sector Reform* (SSR) Libanon
2010 (jan)	Aardbeving in Haïti / *Urban Search and Rescue* (USAR)

2010 – heden	*United States Security Coordinator* (USSC), trainingsmissie; de Palestijnse Gebieden
2013–jan2015	Patriot-missie / *Ballistic Missile Defense Task Force* (BMDTF); Turkije
2013 – XXXX	Hoorn van Afrika (ATALANTA / *European Union Training Mission*; EUTMS); Somalië / Uganda
2014	*Nuclear Security Summit*, Den Haag; Nederland
2014 – heden	*Air Task Force Middle East / Operation Inherent Resolve*
2014 – 2019	*UN Multidimensional Integrated Stabilisation Mission in Mali* (MINUSMA); Mali
2014 – 2015	Oekraïne repatriëringsmissie n.a.v. MH17-ramp; Oekraïne en Nederland
2015 (apr/mei)	Aardbeving in Nepal / *Urban Search and Rescue* (USAR)
2015 – heden	*Resolute Support Mission* (RSM); Afghanistan
2015 – heden	*Capacity Building Mission – Iraq* (CBMI) / uitbreiding *Operation Inherent Resolve*; Irak – Koerden
2015 - heden	*Air Task Force – Middle East* (ATF-ME); Jordanië
2017	Orkaan Irma, Operatie ALBATROS; noodhulp Bovenwindse eilanden, met name aan St. Maarten (maar ook Saba en St Eustatius)
2017 – heden	Baltische Staten / *enhanced Forward Presence* (eFP); Litouwen
XXXX – heden	Diverse missiehoofdkwartieren en waarnemersmissies en andere vormen van *augmentees*, voor zover nog niet genoemd

Geraadpleegde bronnen en literatuur

LITERATUUR

Cats, B.C., en Berg, H.N.J. van den, *Logistiek onder de tropenzon. De verzorgende diensten van KNIL en KL in Nederlands-Indië 1946-1950* (Amsterdam, 2003).

Bos, M. 'Onze jongens in het Saarland' in *Historisch Nieuwsblad* (02-10-2011).

Brouwer, D. 'Rats, Kuch en Bonen of…meer' uitgegeven bij NMM.

Dijk, M. van, 'Op voet van oorlog. De landsverdediging van Nederland logistiek ondersteund 1901-1940 (scriptie UVA, Amsterdam 2003).

Dijk, M van, 'Steenkool, haver en benzine. Invloed van motorisering op de aan- en afvoer van het Nederlandse veldleger 1901-1940' (afstudeerscriptie Militaire Operationele Wetenschappen Amsterdam, 2001).

Oostrom, F., *De canon van Nederland, de vijftig vensters* (Amsterdam, 2008).

Grever, M. e.a., *Controverses rond de canon* (Assen, 2006).

Haberkorn, L.W., 'De motorpost in het Saargebied' in *Motorpost* (15-03-1935).

Hegener, M. en Oosterboer, F., *Handboek voor de dienstplichtig soldaat b.d.* (Bussum, 2012).

Hemert, G. van, *DVVO Railvervoer*, 2016.

Hoffenaar, J. en Schoenmaker, B., *Met de blik naar het Oosten, de Koninklijke Landmacht 1945-1990* (Den Haag, 1994).

Janssen, J.A.M.M., *Cantinezorg in het Nederlandse leger vóór de Tweede Wereldoorlog. Enkele fragmenten uit de voorgeschiedenis van de CADI* (Den Haag, 1982).

Jong, M. de en Hoffenaar J., *Op herhaling. De Koninklijke Landmacht en haar reservisten 1945-2006* (Amsterdam, 2006).

Klep, C. en Gils, R. van, *Van Korea tot Kosovo. De Nederlandse militaire deelname aan vredesoperaties sinds 1945* (Den Haag, 2000).

Klinkert, W., *Het Vaderland verdedigd. Plannen en opvattingen over de verdediging van Nederland 1874-1914* (Den Haag, 1992).

Klinkert, W. e.a. (red.), *Mobilisatie in Nederland en België 1870-1914-1939* (Amsterdam, 1991).

Kruls, H.J. en Staring, H., *Op de bres voor Neerlands onafhankelijkheid* (Amsterdam, 1939).

Loon, A.M.M. van, 'De automobiel en het motorrijwiel in de weermacht' in *Motorpost* (1937).

Muller, E.R. e.a. (red.), *Krijgsmacht. Studies over de organisatie en het optreden* (Alphen aan de Rijn, 2004).

Nes, N.A. van, Chronologisch overzicht van de *A.A.T.* (Stroe, HVAAT, 2001).

Nimwegen, O. van, *De subsistentie van het leger. Logistiek en strategie van het Geallieerde en met name het Staatse leger tijdens de Spaanse Successieoorlog in de Nederlanden en het Heilige Roomse Rijk* (Amsterdam, 1995).

Peet, A. van der, *Militair vervoer verbeeld. Transport bij de krijgsmacht 1900-2006* (Amsterdam, 2006).

Raatgever, J.G., *Van Heiligerlee tot Korea. Geschiedenis van de Koninklijke Landmacht* (Utrecht, 1961).

Roos, H. (red.), *Van marketentster tot logistiek netwerk. De militaire logistiek door de eeuwen heen* (Amsterdam, 2002).

Roozenbeek, H., e.a. (red.), *In dienst van de troep. Bevoorrading en transport bij de Koninklijke Landmacht* (Amsterdam, 2008).

Roozenbeek, H., 'Alleen leverbaar in legergroen. 50 jaar materieel voorziening in de KL' *Brochurereeks / Sectie Militaire Geschiedenis KL; nr. 14* (Den Haag, 1994).

Roozenbeek, H., *Tilburg als militaire stad* (Den Haag, 1993).

Schaberg, L., 'De militaire identiteit van het Regiment Van Heutsz 1950-2000' (scriptie EUR, Rotterdam 2011).

Schiltmans, E. en IJntema, P., *Vermist is erger dan dood! Een inkijk in de geschiedenis van de Bergings- en Identificatiedienst Koninklijke Landmacht* (Leusden, 2014).

Schoenmaker, B. e.a. (red.), *200 jaar Koninklijke Landmacht 1814-2014* (Amsterdam, 2014).

Schoenmaker, B. en Roozenbeek, H. (red.), *Vredesmacht in Libanon. De Nederlandse deelname aan UNIFIL 1979-1985* (Amsterdam, 2004).

Scholtens, G., *Taskforce Uruzgan op zoek naar het recht* (Soesterberg, 2007).

Smits, A. Th. F., 'Marketentsters in het Nederlandse leger in de 19e eeuw' in *Armamentaria 2013/14 nr 48.*

Solkesz, A., *Hier Romeo we gaan rijden! Een reisverslag van de laatste konvooien naar Srebrenica* (Den Haag, 1998).

Thoden van Velzen, H.H., 'De Etappen- en Verkeersdienst' in *Motorpost* (1940).

Uijterschout, I.L., *Beknopt overzicht van de belangrijkste gebeurtenissen uit de Nederlandsche krijgsgeschiedenis van 1568 tot heden (1935)* (Den Haag, 1937).

Vereniging Vrouwelijke Militairen Koninklijke landmacht, *50 jaar vrouw in de Koninklijke landmacht, 1944-1994* (Den Haag, 1994).

Zweerts de Jong, W., *Het vrijwillig militair automobiel korps* (Haarlem, 1918).

ARCHIEVEN EN COLLECTIES

Archief NIMH
-Collectie KL
- *Legerkoerier*

Historische Verzameling Aan- en Afvoertroepen, Stroe

Historische Verzameling Intendance / Bevoorradings- en Transporttroepen, Soesterberg

Collectie luitenant-kolonel b.d. J.A.C. Slingerland

GEDRUKTE BRONNEN

Handelingen Tweede Kamer der Staten Generaal

Staatscourant

Fotoverantwoording

Voor zover dezerzijds bekend zijn alle afbeeldingen rechtenvrij, m.u.v. afbeeldingen 14 en 17 (NIMH, uit: *In Dienst van de Troep*, *Bevoorrading en Transport bij de Koninklijke Landmacht* (red. Herman Roozenbeek, Boom, Amsterdam, 2008, blzn. 135 en 215a).
Afbeeldingen 27 en 28 komen uit de studie over *Forward Storage Sites* door Marco Middelwijk (2018; bron onbekend) en afbeeldingen 31 en 32 zijn afkomstig van het Ministerie van Defensie (fotograaf dezerzijds onbekend).
Mochten hierbij verkeerde aannames zijn gemaakt, dan bieden de samenstellers hiervoor hun excuses aan en wordt verzocht contact op te nemen om dit voor een volgende versie te verbeteren.