



Een sfeerbeeld uit onze rijke historie

Wegtransport: Decennialang de dominante vervoersmodaliteit binnen de Koninklijke Landmacht (Ruim 50 jaar AAT-geschiedenis)

Vooraf

In het verleden had ik al eens de eer om als niet-AAT'er in de geschiedenis van het wegtransport te duiken en ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de DVVO een jubileumboek te schrijven. Binnen ons Bureau Geschiedschrijving hebben wij gelukkig een brede vertegenwoordiging van beide stamregimenten. Een van de vertegenwoordigers van het voormalige regiment Aan-en Afvoertroepen (res lkol bd Frits van 't Spijker, dienstplichtlichting 55-4) heeft gedurende vele jaren uitvoerig onderzoek gedaan naar de taken, organisatie en omvang van de wegtransportorganisatie tijdens de Koude Oorlog periode en de uitkomsten vastgelegd in een document dat hij eind 2022 heeft opgeleverd. Ik heb de eer gehad bij de afronding een kleine bijdrage te kunnen leveren. Na lezing van het meer dan 100 bladzijden tellende document ben ik onder de indruk geraakt van de wervelende geschiedenis van een ooit zeer omvangrijke transportorganisatie. Het leek me dan ook niet meer dan logisch dat ik een editie van mijn vaste column zou wijden aan de AAT wegtransportorganisatie. Ik wens u zoals gewoonlijk veel leesplezier en mocht u na lezing nog meer geïnteresseerd zijn en zelf een blik willen werpen in het document van res lkol bd Frits van 't Spijker, neem dan contact op met de secretaris van het Bureau Geschiedschrijving: secretaris@logistieklandmacht.nl

Lkol bd Piet IJntema

Inleiding



Na de Tweede Wereldoorlog krijgt de Nederlandse krijgsmacht weinig tot geen tijd om te werken aan de (weder)opbouw van een organisatie die (wel) in staat zal zijn enige weerstand te bieden aan een eventuele fysieke dreiging van een mogelijke vijand¹. De strijd in Indonesië (voormalig Nederlands Indië) eist alle aandacht op. Het depot en later het regiment Aan- en Afvoertroepen leidt enkele jaren grote aantallen chauffeurs en kader op die in een van de ruim 30 AAT-compagnieën een aanzienlijke bijdrage leveren aan de strijd. Pas na afloop van deze strijd

krijgt de krijgsmacht en zeker de Koninklijke Landmacht de tijd om te bouwen aan een volwaardige gevechtsorganisatie. En als lezer van dit blad weet u als geen ander dat een gevechtsorganisatie pas effectief is als deze gesteund wordt door een volwaardige en professionele logistieke organisatie. En uiteraard maakt een transportorganisatie daarvan een essentieel deel uit. De aandacht die Nederland aan de opbouw gaat en moet besteden, wordt nog eens versterkt door de toetreding tot de NAVO en de ontwikkeling van opeenvolgende strategieën. Uiteraard hebben alle volgende geopolitieke en

¹ Deze term is na de Val van de Muur tijdelijk niet of in ieder geval minder gebruikt. Het eufemisme 'de opponent' nam, decennialang de plaats in. Een gevalletje van 'woke' avant la lettre?

militair-strategische ontwikkelingen hun invloed. Juist daarom schets ik eerst deze ontwikkelingen in een notendop.

Geopolitieke en militair-strategische ontwikkelingen in een notendop

De periode van 1949 tot de Val van de Muur in 1989 duidt men vaak aan met de term 'Koude Oorlog'. In deze periode verlegt de NAVO, zeker na toetreding van West-Duitsland (1955), de verdediging van het verdragsgebied steeds meer oostwaarts. Dit heeft grote consequenties voor de logistieke ondersteuning van het aan de NAVO toegewezen legerkorps (*assigned force*). De afstanden waarover voorraden moeten worden aangevoerd (en deels worden afgevoerd) nemen aanzienlijk toe. En natuurlijk heeft de daardoor toegenomen transportbehoefte grote invloed op de transportorganisatie. De lezer moet bovendien goed beseffen dat de landmacht van na de Tweede Wereldoorlog sowieso al een transitie doormaakt van een veldleger dat doorgaans statisch optreedt naar een gemotoriseerd leger dat mobiel opereert. Ook deze transitie heeft grote gevolgen. Vanaf eind jaren '60 vertaalt de mechanisatie en motorisering van het leger ("van bewapende mannen naar bemande wapens"), door de invoering van gevechtstanks, vuurmonden en andere pantservoertuigen zich ook nog eens in een aanzienlijke toename van het verbruik aan brandstof en munitie. En uiteraard stijgt hierdoor de transportbehoefte nogmaals. Midden jaren '70 wordt duidelijk dat deze transportbehoefte onmogelijk is af te dekken. Het verder oostwaarts uitrollen van het CEPS en het bouwen van zgn. *forward storage sites* (FSTS) in de *rear combat zone* (RCZ) ziet men binnen de NAVO als de enige afdoende realistische oplossingen.

De Val van de Muur in 1989 heeft grote consequenties (herwaardering/reorganisatie/bezuiniging) voor de krijgsmachten waaronder de Koninklijke Landmacht. En traditioneel mag de logistieke organisatie daarbij voorloper zijn. Onderstaand zal ik op hoofdlijnen beschrijven welke ontwikkelingen de AAT gedurende enkele opeenvolgende decennia ondergaat in de wegtransportorganisatie. Daarbij maak ik een onderscheid in de organisatie die nodig is voor het ondersteunen van de Nationale Sector, de organisatie die nodig is om vanaf het Nederlands grondgebied het Legerkorps te ondersteunen en de organisatie die nodig is om het Legerkorps in het toegewezen vak te ondersteunen.²

Wegtransportorganisatie ten bate van logistieke ondersteuning Nationale Sector eenheden

Binnen de Nationale Sector onderscheidt men vanaf 1958 drie Territoriale Bevelhebbers (TB): TBW(est), TBZ(uid) en TBO(ost). Ieder van deze ressorts beschikt over eigen transportcapaciteit. Daarbij moet worden aangetekend dat het zwaartepunt van de taakuitvoering bij TBO ligt bij de ondersteuning van het in West-Duitsland te ontplooiën legerkorps.

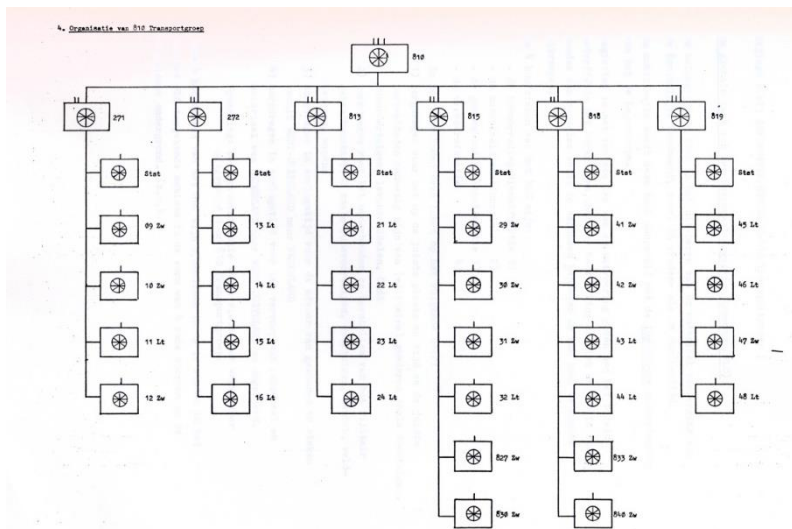
TBZ heeft vanaf eind jaren '50 de beschikking over 811 Transportgroep die voortkomt uit 102 Transportgroep die op 1 mei 1957 is opgericht. De Transportgroep bestaat uit twee Transportbataljons, een zware Transportcompagnie en 2 Lichte Transportcompagnieën. Voor het grootste deel van de tijd is de eenheid volledig mobilisabel. Bijzonder is dat een beperkt deel van deze Transportgroep als 204 Transportgroep enkele jaren verantwoordelijk is voor de logistieke

² Bij voorbaat geef ik hierbij een 'waarschuwing' af dat res lkol bd Frits van 't Spijker bij zijn onderzoek regelmatig geconfronteerd wordt met bronnen die t.a.v. (re)organisaties en eenheidsnummers elkaar nog wel eens tegenspreken en ook bestaat de indruk/overtuiging dat de gevonden gegevens niet altijd compleet zijn.

ondersteuning van de oefeningen in La Courtine. Op 1 augustus 1975 wordt 811 Transportgroep opgeheven.

TBW heeft vanaf eind jaren '50 de beschikking over 812 Transportgroep dat voortkomt uit 103 Transportgroep die in 1953 is opgericht. 812 Transportgroep heeft twee Transportbataljons en twee Lichte Transportcompagnieën. Al deze eenheden zijn mobilisabel. In 1975 gaat 812 Transportgroep over van TBW naar het Nationaal Logistiek Commando (NLC) en wordt dan verantwoordelijk voor de logistieke ondersteuning van het legerkorps.

Wegtransportorganisatie ten bate van logistieke ondersteuning van het Eerste legerkorps



TBO heeft als hoofdtaak het ondersteunen van het Eerste Legerkorps en krijgt op 1 november 1961 de beschikking over 810 Transportgroep dat op haar hoogtepunt bestaat uit zes Transportbataljons, vijf Zwaar Transportcompagnieën en een Lichte Transportcompagnie.

Ook het merendeel van deze eenheden is mobilisabel. Bijzonder is te vermelden dat binnen 810 Transportgroep al in

1968 de eerste proef wordt gedaan met de uitvoering van een reguliere lijndienst. In 1975 gaat zij samen met 812 Transportgroep over naar het NLC en vormt dan de nieuwe 812 Transportgroep. Deze organisatie beschikt in 1988 over vier grotendeels mobilisabele Transportbataljons en drie Regionale Verkeers en Vervoerscompagnieën (RVVC oost, RVVC West en RVVC Zuid). In 1995 gaat 812 Transportgroep over in de Landelijke Verkeers en Vervoers Organisatie (LVVO), die op haar beurt weer in 1996 opgaat in de Defensie Verkeers en Vervoersorganisatie (DVVO).

Wegtransportorganisatie van het Eerste Legerkorps



De eerste transportorganisatie die het legerkorps kent, is 101 Transportgroep. Deze organisatie heeft dan twee parate Transportbataljons: 102 en 112. Daarnaast heeft zij nog de beschikking over negen mobilisabele Transportbataljons (101, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109 en 110). In 1960 wordt deze

organisatie omgenummerd naar 104 Transportgroep. Niet veel later wordt 112 Transportbataljon omgenummerd naar 105 Transportbataljon. In 1964 gaat 102 Transportbataljon over in 11 Transportbataljon voor de 1^e Divisie en 41 Transportbataljon voor de 4^e Divisie. Deze beide

transportbataljons worden in 1966 samen met de Divisie Intendancecompagnieën gebruikt om bij elke brigade een bevoorradingscompagnie te kunnen indelen in het Treinenbataljon. Vanaf 1971 neemt de transportcapaciteit van 104 Transportgroep, die dan samen met andere logistieke eenheden deel uit maakt van het Legerkorps Logistiek Commando (LLC) weer af.

In 1995 wordt 105 Transportbataljon gebruikt om 100 en 200 Bevoorradings- en Transportbataljon op te richten. In 2000 gaat het regiment Aan- Afvoertroepen samen met het regiment Intendance over naar het regiment Bevoorradings- en Transporttroepen. Vanaf dat moment spreekt men niet meer over AAT-eenheden. 100 en 200 Bevoorradings- en Transportbataljon gaan uiteindelijk op 14 april 2015 over in het Bevoorradings- en Transportcommando.

Conclusie

Terugkijkend op de organisatorische ontwikkelingen door de decennia heen, kan geconcludeerd worden dat het aanvankelijke laadvermogen van de AAT wegtransportorganisatie van ca. 2000 ton in 1951 in twintig jaar tijd uitgroeit tot een laadvermogen van ruim 23.000 ton in 1971. Vanaf dat moment neemt deze weer geleidelijk af.

Mobilisatievoorbereiding

Inmiddels is het u als lezer wel duidelijk dat de wegtransportorganisatie op enig moment weliswaar heel groot is, maar eigenlijk ook voor het overgrote deel mobilisabel. Om in geval van oorlog er zeker van te kunnen zijn dat deze organisatie ook in staat is haar opdracht uit te voeren, is een goed doordachte mobilisatievoorbereiding essentieel. Daarbij is een onderscheid in materiële mobilisatievoorbereiding enerzijds en personele mobilisatievoorbereiding anderzijds van belang.

Hoewel de Koninklijke Landmacht aanvankelijk vooral moet werken met voertuigen die de geallieerden achterlaten, kan men in de loop der tijd ook eigen transportcapaciteit aanschaffen. Toch is het vorderen van



voertuigen, bij een eventuele oorlogsdreiging, onontbeerlijk om het overgrote deel van de mobilisabele eenheden van voertuigen te voorzien. Zorgvuldig geselecteerde civiele transportbedrijven zijn bij daadwerkelijke mobilisatie de 'leveranciers'. Daarvoor moeten zij tweejaarlijks hun daarvoor aangewezen voertuigen aanbieden voor inspectie en krijgen daarvoor een beperkte financiële vergoeding. Het benodigde personeel, zowel kader als chauffeurs, wordt slechts deels geleverd door beroepspersoneel. Het overgrote deel neemt als dienstplichtige eerst deel aan de zgn. eerste oefening en is daarna afhankelijk van de rang oproepbaar tot 35 jaar of zelfs 45 jaar. Een niet onaanzienlijk deel van de chauffeurs is bij de eerste oefening ingedeeld bij andere regimenten en krijgt na het verkrijgen van groot verlof een registratieve herindeling bij het regiment der Aan- en Afvoertroepen. Het dienstplichtig kader, zowel onderofficieren als officieren, behoort al vanaf het allereerste begin tot de AAT. Na het verwerven van het groot verlof krijgen zij om inzetbaar te blijven regelmatig aanvullende scholing en nemen zij regelmatig deel aan zgn. mobilisatie kader oefeningen of oefeningen waarbij de gehele eenheid wordt opgeroepen en geoefend. Bovenstaande door mij opgestelde beschrijving van de mobilisatievoorbereiding is vrij oppervlakkig en verdient een beter onderzoek. Mogelijk kan in de toekomst een van de nog bij het Bureau Geschiedschrijving te detacheren studenten geschiedenis hieraan een bijdrage leveren.