



Een sfeerbeeld uit onze rijke historie

Rampenbestrijding en humanitaire hulpoperaties: een lange traditie!

Vooraf

Al weer vele jaren onderscheidt onze krijgsmacht drie hoofdtaken. De derde hoofdtaak luidt: de overheid (bijvoorbeeld provincies en gemeenten) ondersteunen bij rechtshandhaving, rampenbestrijding en humanitaire hulp, nationaal en internationaal. Deze taak is er niet als derde bijgekomen en heeft ook niet de derde prioriteit. Neen! Inzet van militairen bij rampenbestrijding en humanitaire hulpoperaties kent een lange traditie. Vele militairen verrichten in 1953 na de watersnoodramp allerlei werkzaamheden in Zeeland. Al vrij snel wordt ook internationaal om inzet van Nederlandse militairen in het buitenland gevraagd. De toezegging van Nederland om m.i.v. januari 1966 op verzoek van de VN een bataljon ter beschikking te stellen is daarvan een eerste voorbeeld. Op 6 november 1966 krijgt 101 Geniegevechtsgroep uit Wezep de opdracht een waterzuiveringsdetachement samen te stellen, dat tot taak krijgt het drinkwater in Florence te zuiveren (Operatie Aqua Vita). Nadat Defensie in 1968/1969 ook een bijdrage levert aan *Netherlands Engineer Team Assisting Bihar* (NITAB) in India, richt Defensie een speciaal rampenteam op dat op afroep kan optreden in een door rampspoed getroffen regio: de Rampenbrigade, die rechtstreeks onder bevel staat van de bevelhebber de Landstrijdkrachten (BLS). In oktober 1969 al dient een Tweede Kamerlid een verzoek in tot inzet van deze Rampenbrigade. De zware watersnoodramp, die Tunesië in september heeft getroffen, is daarvoor de aanleiding. Uiteindelijk zet Defensie een Genie Constructiecompagnie in voor een periode van ca. drie maanden.



Uiteraard moet deze eenheid verzorgd worden. Een Intendance detachement van in totaal 13 personen krijgt deze uitdagende taak. De detachementscommandant (de eerste luitenant van speciale diensten A.P.J. Huitema) levert na terugkeer in 1970 een boeiend artikel aan bij de redactie van "De Intendance". Zijn verhaal is ook terug te vinden in Deel 1 van de Verhalenbundel, die het Bureau Geschiedschrijving Bevoorraders- en Transporttroepen in 2018 heeft opgesteld. Omdat niet alle lezers de weg naar deze beide bronnen weten te vinden, heb ik besloten op basis daarvan en een door het NIMH geschreven artikel over de Tunesië-compagnie, een kort relaas over een van de eerste out-of-area logistieke operaties op te stellen. Ik wens u weer veel leesplezier.

Lkol bd Piet IJntema

De aanloop (verkenning en strategische verplaatsing)

Al binnen een week na het verzoek van de inzet van de Rampenbrigade vertrekt op 16 oktober 1969 een verkenningsmissie naar Tunis, de hoofdstad van Tunesië. Op 22 oktober keert het verkenningssteam terug. Gebaseerd op de uitkomsten van de verkenning en de wensen van de Tunesische regering, adviseert men de inzet van vooral veel geniecapaciteit ter sterkte van ongeveer een bataljon, dat gedurende zes maanden vanuit een basiskamp in de stad Kairouan in twee werkgebieden haar geniewerk zal moeten gaan leveren. Uiteraard is de behoefte aan geniecapaciteit,

gelet op de te verrichten graaf- en bouwwerkzaamheden, niet verrassend. De jonge ouderen, de oudere jongeren en de toekomst van ons regiment moet beseffen, dat drinkwatervoorziening in die periode nog niet tot het werkgebied van de intendance behoort. Het is dan vooral nog de taak van de genie en het dan nog bestaande Korps Mobiele Colonne. Uiteindelijk besluit de regering op 6 november voor de duur van drie maanden een samengestelde¹ constructiecompagnie uit te zenden. De prioriteit van de krijgsmacht ligt op dat moment nog geheel bij de verdediging van de Noord Duitse laagvlakte. En daarvoor is, ook dan al, eigenlijk al te weinig geniecapaciteit beschikbaar.

Op 13 november wordt al het nodig geachte geniematerieel in 't Harde beladen op treinen voor een reis naar Marseille. Het personeel van de kwartiermakersgroep vertrekt op 18 november per trein vanuit Roosendaal. Na samenvoeging van personeel en materieel belaadt men in totaal drie schepen en vertrekt men vanuit Marseille naar Tunesië. Uiteindelijk komt het personeelschip op 20 november aan in de haven van Tunis. Als het eerste schip met voertuigen op 26 november aankomt, blijkt de lokaal ingehuurde tankauto er toch niet te zijn. De eigen benzau's kunnen niet worden gebruikt om de voertuigen, waarvan de brandstoftanks leeg zijn, af te tanken, omdat er in de kwartiermakersgroep geen benzauchauffeur is opgenomen. Na een SPOED-telegram wordt binnen 48 uur een benzauchauffeur ingevlogen. Ook de drijvende kraan, die bij het lossen noodzakelijk is, schittert door afwezigheid. Gelukkig maakt de commandant van het intendancedetachement wel deel uit van de kwartiermakersgroep. Hij en de andere leden van de kwartiermakersgroep krijgen na aankomst dus al gauw te maken met 'cultuurverschillen'. Zaken doen in Noord Afrika gaat toch echt iets anders dan in het zakelijk ingestelde West Europa. Bovendien komt men aan in een periode waarin de Islamitische wereld vooral aandacht heeft voor de Ramadan. Op 4 december vertrekt uiteindelijk de hoofdmacht met twee chartervliegtuigen van de KLM naar Tunis. Na een aanvullende wegverplaatsing van 160 kilometer komt de eenheid aan in het door de kwartiermakersgroep opgebouwde tentenkamp in Raccada, een dorpje ten zuiden van Kairouan.



Ik weet niet hoe het u na het lezen vergaan is, maar als schrijver van het jubileumboek 25 jaar DVVO herkende ik tijdens mijn bronnenonderzoek hier en daar toch wel overeenkomsten met de manier waarop de DVVO nu al weer decennialang de *initial deployment* van in te zetten eenheden aanpakt: multimodaal. Ook de uitdagingen waarvoor men zich op het *point of debarkation* (POD) in *austere environments* soms geplaatst ziet, hebben kennelijk een lange traditie. Uiteindelijk legt de constructiecompagnie (nadat ook de benodigde buizen begin januari 1970 zijn aangekomen) in totaal meer dan 3 km waterleiding aan en maakt men meer dan 30 waterputten weer bruikbaar. Op 5 maart 1970 keert het personeel van de eenheid (uiteraard met luchttransport) naar huis terug. Als blijk van waardering benoemt de Tunesisch regering de gehele eenheid tot Officier in de orde van de Tunesische

¹ De term 'tailormade' bestaat overigens dan nog niet.

Republiek. Oh ja. Op zaterdag 14 oktober 1972 (na meer dan twee jaar!) ontvangt het personeel een herinneringsmedaille op de Prinses Margrietkazerne in Wezep. Tradities zijn ooit begonnen, niet waar.

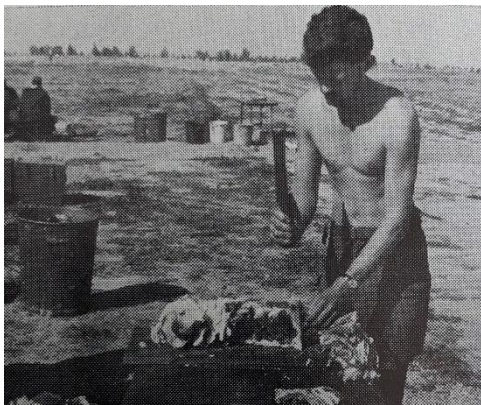
De logistieke ondersteuning door het intendancepersoneel

Commandovoering

De commandant van het Intendance detachement, de eerste luitenant van speciale diensten A.P.J. Huitema, weet zich vanaf het allereerste begin voor forse uitdagingen geplaatst. Misschien was het toch verstandig geweest hem al in het verkenningsteam te hebben opgenomen. Hij krijgt het uiteindelijk voor elkaar om rechtstreeks zaken te kunnen doen met lokale leveranciers van levensmiddelen en brandstoffen. Al snel blijkt namelijk de bemiddeling van de Tunesische Intendance Officier op het Ministerie van Defensie vooral een hindernis te zijn. Om meerdere redenen kiest hij er ook voor om zijn bureau niet in Tunis, vlak bij het ministerie, maar in Kairouan, vlakbij zijn personeel en de te ondersteunen eenheid te vestigen. Een van de belangrijkste motieven daarvoor is ook dat hij zich ook bezig 'mag' houden met het beheer van de voorraden. Zoals dan kennelijk al gebruikelijk is, komt bij bepaling van de personele sterkte van uit te zenden eenheden, logistiek personeel pas als laatste aan de beurt. En dus is er geen ruimte voor specifiek personeel dat is opgeleid in materieeladministratie.

Bevoorrading klasse I

Zoals de meesten van u inmiddels zelf aan den lijve hebben ondervonden, hebben maaltijden tijdens inzet buiten Nederland een flinke invloed op het behoud van een goed moreel. Dat is in 1970 niet anders. Al snel blijkt dat lokale verwerving er in een Noord Afrikaans land, dat ook nog eens islamitisch is, toch nog iets anders is dan inkopen op de Noord Duitse laagvlakte. Gelukkig neemt men vanuit Nederland een wat men in die tijd stootvoorraad noemt mee. Het betreft 20 dagen veldrantsoen B, waaruit men kan putten om de maaltijden aan te vullen met typische Hollandse ingrediënten, 10 dagen



gevechtsrantsoen individueel en 3500 kilo aardappelen. Brood koopt men gelet op de samenstelling dagelijks (dus ook op zondag) vers in bij een plaatselijke bakker in Kairouan. Gelukkig zijn er ook Co-op centra in Kairouan waar men eens per 2 weken artikelen, zoals koffie, thee, suiker, zout en allerlei broodbeleg inkoopt. Voor eieren moet men naar de Souk. Omdat pasteuriseren in Tunesië nog geen gewoonte is, koopt men melk en yoghurt vaker in. Hoewel een voorraad van 3500 kilo aardappelen veel lijkt, is aanschaf in en import vanuit Frankrijk noodzakelijk. Kip, rundvlees en schapenvlees zijn ter plaatse ook vrij

eenvoudig te verwerven. Dat geldt voor varkensvlees natuurlijk niet. Dat moet van elders komen en komt wekelijks goed verpakt in dozen aan in Tunis, waar het meestal op de zaterdag wordt opgehaald en na aankomst in Kairouan gelukkig kan worden opgeslagen in de door het Tunesische leger ter beschikking gestelde koelkast. Over de manier waarop het vlees wordt aangeleverd en de kwaliteit van het vlees zijn de detachementscommandant en de ingedeelde soldaat vleeshouwer minder te spreken. De lokale slagers worden door hen aangeduid met de term 'houthakkers'. Een goed toezicht en vakkennis is essentieel bij het lokaal verwerven van levensmiddelen! En wat tref ik aan op het weekmenu van de tweede week van februari? Op de zaterdag eet de Genie Constructiecompagnie

rijsttafel. De daarvoor benodigde sambal, kroepoek, ketjap, zilveruitjes en augurken komen met luchttransport vanuit Nederland, omdat deze artikelen lokaal niet zijn te verwerven. Enn.... dankzij de dan nog bestaande tafelgelden, krijgt iedereen er ook nog een flesje bier bij.

Bevoorrading klasse II

Dit stelt niet veel voor². Het betreft vooral schoonmaakartikelen, die dankzij een door de commandant van het Intendance detachement afgesloten contract via zelfstandige aanschaf door de eigen fourier dan wel beheerder kunnen worden afgenomen.

Bevoorrading Cadi

Een kleine voorraad gerantsoeneerde artikelen (sigaretten, sigaren en sterke drank) heeft men vanuit Nederland meegenomen en herbevoorrading vanuit Nederland gebeurt met zeetransport of luchttransport. Ongerantsoeneerde artikelen koopt men ter plaatse in bij de coöperatie, die ook in de aanvoer naar alle hotel- en caféhouders van Kairouan voorziet. Het betreft vooral frisdranken (een werkvoorraad van 210 kratten) en lokaal bier (een werkvoorraad van 150 kratten Celtia). Gelukkig heeft men naast een voorraad snoepgoed (kauwgom, pepermunt, zuurtjes en drop) ook al 20.000 blikken Amstel bier vanuit Nederland meegenomen. Deze blikken maken echter deel uit van de stootvoorraad³. Al vrij snel ontstaat er een aanvullende behoefte aan artikelen als chips, pinda's en bierworst. Voor de aanvoer vanuit Nederland wordt natuurlijk gebruik gemaakt van luchttransport. Verkoop aan de individuele militairen gebeurt vanuit de kantines en eerst nog vanuit de Cadiwagen. En dat alles is de taak en verantwoordelijkheid van één korporaal cadì, die van 116 Cadìcompagnie uit Ermelo afkomstig is. Als je dan leest, dat deze specialist geacht wordt zorg te dragen voor het ophalen en bevoorraden van de kantines, het tweemaal daags langs de eenheden gaan en ook nog bijhouden van de administratie, is het niet vreemd dat de commandant van het Intendance detachement al vrij snel contact opneemt met de commandant van de Genie Constructiecompagnie om voor de verkoop zorg te dragen voor inschakeling van genisten.

Bevoorrading klasse III

Al vrij snel blijkt dat de dimensies waarmee het Nederlandse leger werkt (een benzau vervoert slechts 7.000 liter) sterk afwijkt van de dimensies, die bij civiele commerciële bedrijven te doen gebruikelijk zijn (de kleinste tankauto heeft een inhoud van 15.000 liter). Aanvoer moet komen vanuit depots in Sousse en vooral Tunis of zelfs vanuit de raffinaderij in Bizerta. De omloopafstanden lopen uit van 150 kilometer tot zelfs 500 kilometer. Ophalen is dus geen optie en laten bezorgen ook niet omdat civiele commerciële bedrijven, natuurlijk niet met halve ladingen willen rijden. Inventief optreden is ook dan al het sterke punt van intendance-officieren. De commandant van het Intendance detachement weet bij de Esso een opslagtank van 25.000 liter (voor benzine) en een van 12.000 liter (voor diesel) in bruikleen te krijgen. Deze arriveren op 2 december in het basiskamp en worden met behulp van een



dozer half ingegraven. Het hebben van een eigen stootvoorraad klasse III is op 5 december het bijzondere sinterklaascadeau. Tweemaal per dag rijden de eigen benzau en de 'diesau' langs de diverse werkobjecten om de bouwmachines af te tanken. Tijdens het verblijf in het basiskamp fungeren beide voertuigen als BOS-pomp. Tja,

² Bevoorrading van reservedelen is nog een verantwoordelijkheid van de Technische Dienst!

³ In de loop van het verblijf van drie maanden maakt men regelmatig noodgedwongen gebruik van deze voorraad.

bevoorrading klasse III is nu eenmaal een 24/7 aangelegenheid. In totaal verbruikt de Genie Constructiecompagnie tijdens de inzet meer dan 400.000 liter benzine en bijna 60.000 liter diesel.

Logistieke diensten

Ooit schreef ik, als Hoofd Kenniscentrum, in een voorwoord voor de Studie Logistieke Diensten in de 21^e eeuw: “Als iets wat gewoon is, bijzonder wordt, moet je er gewoon bijzonder veel aandacht aan besteden”. Ik denk dat de commandant van het Intendance detachement hier al in 1970 ervaring mee heeft. In zijn verslag schrijft hij: “Bad en was regelen was wel een van onze grootste problemen in een land als Tunesië.” Het gebruiken van het ter plaatse ontdekte openbaar badhuis, wordt na een inspectie door de onderdeelarts ernstig afgeraden. Alsnog een badinstallatie uit Nederland laten overvliegen kost natuurlijk even tijd. Tja, dan blijkt dat niet alleen de intendance maar juist ook het personeel van de onderhoudsgroep te beschikken over inventieve mensen. Men doet het dagenlang met een zelf gefabriceerde badinstallatie. Voor het wassen van de kleding kan men na enkele weken gelukkig terecht bij de wasserij van een internaat in Kairouan.

Nawoord

Uiteindelijk lukt het de elnt vsd André Huitema om samen met zijn (te kleine) detachement een samengestelde Genie Constructiecompagnie, onder moeilijke geografische en klimatologische omstandigheden, naar behoren te ondersteunen. De nodige professionaliteit, inventiviteit en de “cand-mentaliteit” zijn hiervoor de echte verklaring. Aan een grondige gedegen verkenning en een daarop afgestemde kwantitatief en kwalitatief uitgebalanceerde logistieke eenheid is het m.i. in ieder geval niet te danken. Hebben wij hier bij terugkeer in 1970 veel van geleerd? Ik twijfelde wel eens tijdens mijn actieve diensttijd. Maar morgen wordt alles beter, oftoch niet?