



Een sfeerbeeld uit onze rijke historie

Reizen per spoor? Een goede voorbereiding, planning en timing zijn essentieel!

Vooraf

Al tijdens de eerste detachering bij een parate eenheid gedurende mijn specialistische militaire opleiding (SMO) kwam ik er achter dat het bij verplaatsingen in het kader van een oefening uitermate belangrijk is om voldoende geschikte transportmiddelen en een gegarandeerde vrije route te hebben, op tijd te vertrekken en de juiste snelheid aan te houden om te garanderen dat de eenheid op het juiste (opgedragen) moment de plaats van bestemming (*final destination*) kan bereiken. En dan ging het alleen nog maar om een oefening. Decennialang hebben specialisten binnen het voormalige regiment der Aan- en Afvoertroepen dagelijks mogen ervaren wat er allemaal voor nodig was om alle aan de NAVO toegewezen Nederlandse eenheden (*NATO assigned forces*) op tijd (binnen een minimum tijdsceenario) vanuit Nederland de regelmatig verkende *final destinations* te laten bereiken. Alleen dan kwamen deze eenheden toe aan het voorbereiden en vervolgens uitvoeren van het legerkorpsdefensief. Deze *final destinations* waren vanaf begin jaren '50 van de vorige eeuw steeds meer naar het oosten verlegd. Uiteindelijk werd het 1^e Nederlandse Legerkorps medio jaren '80 geacht na een daartoe afgekondigde alarmdeelmaatregel binnen 96 uur direct west van het *Elbe Seiten Kanal* (ESK) een verdediging in te richten. Deze tijdruimte zou beschikbaar zijn, omdat de permanent in *Seedorf* gelegerde 41^e Brigade de vijand¹, door het voeren van het verdragend gevecht vanaf de *Elbe* tijdverlies had weten op te dringen in ruil voor terreinverlies. Een van de succesfactoren voor een geslaagde voorbereiding van het legerkorpsdefensief betrof de verplaatsing van alle rupsvoertuigen en veel geniematerieel per spoor. In deze editie wil ik de lezer informeren over alle activiteiten die in het verleden nodig waren om dit materieel per spoor op te voeren naar de *final destinations* in het legerkorpsvak. Overigens was deze zelfde vervoersmodaliteit ook essentieel bij het opvoeren van aanvullende voorraden en afvoeren van gewonden. Ik wens de lezer weer veel leesplezier. Ik hoop ook dat men na het lezen, beseft dat de vrouwen en mannen van de DVVO/NMCC in feite een lange "AAT-traditie" voortzetten.

Lkol bd Piet IJntema

Inleiding

Tijdens de Koude Oorlog leggen alle legerkorpseenheden op alle niveaus alle resultaten van hun voorbereidingen op een evt. grootschalig gewapend conflict vast in zogenaamde operatieplannen, die uiteraard GEHEIM gerubriceerd zijn en regelmatig worden geactualiseerd. Voor eenheden, die op dat moment deel uitmaken van het regiment der Aan- en Afvoer Troepen of Intendance zijn een viertal operatieplannen van belang.

¹ Die term werd toen nog gewoon gebruikt!

Het betreft:

- Operatieplan 1A (De logistieke opbouwoperatie). Dit operatieplan is gebaseerd op het logistiek operatieplan dat door het Legerkorps Logistiek Commando (LLC) is opgesteld.
- Operatieplan 1 (Het legerkorpsdefensief). Het betreft de vertaling van het operatieplan van Commandant Eerste Legerkorps en het logistiek operatieplan van Commandant Legerkorps Logistiek Commando.
- Operatieplan 2A (De initiële verplaatsing, waarbij gebruik kan worden gemaakt van spoorwegvervoer). Dit operatieplan is een afgeleide van het Operatieplan Initiële Verplaatsing van Commandant Eerste Legerkorps: Operatieplan 2.
- Operatieplan 2B (De initiële verplaatsing, waarbij géén gebruik kan worden gemaakt van spoorwegvervoer). Ook dit operatieplan is een afgeleide van het Operatieplan Initiële Verplaatsing van Commandant Eerste Legerkorps: Operatieplan 2.

Het zijn niet alleen de manoeuvre- en vuursteeneenheden, die beschikken over rupsvoertuigen en de genie-eenheden, die beschikken over bouwmachines maar ook een logistieke eenheid als de munitieaanvullingsplaatscompagnie waarbij kraantractoren zijn ingedeeld, die in grote mate afhankelijk zijn van de voorbereidingen die de AAT'ers werkzaam bij de Afdeling Verkeer en Vervoer van de Landmachtstaf elk jaar weer treffen om bij de initiële verplaatsing gebruik te kunnen maken van spoorwegvervoer.

Spoorwegvervoer in buitengewone omstandigheden

Uiteraard is het inventariseren van de vervoersbehoefte de essentiële eerste stap, die men bij Afdeling Vervoer en Verkeer van de Landmachtstaf moet uitvoeren. Het betreft niet alleen de behoefte van het Eerste Legerkorps om voertuigen te verplaatsen. Er moet ook in kaart worden gebracht wat nodig is voor het opvoeren van initiële voorraden, die het Legerkorps Logistiek Commando nodig heeft voor het uitvoeren van de opbouwoperatie en aanvullende voorraden voor het logistiek ondersteunen van het legerkorpsdefensief. De staf van het Nationaal Logistiek Commando, gevestigd in de Boreelkazerne te Deventer vervult daarbij een sleutelrol. Daarnaast genereert ook de verplaatsing van de Britse, Belgische en Duitse strijdkrachten en de strategische reserve (met name Amerikaanse eenheden) van de *Northern Armygroup* (NORTHAG) een aanzienlijke transportbehoefte. Ik denk dat alle lezers inmiddels de persoonlijke ervaring hebben dat binnen de krijgsmacht de vervoersbehoefte per definitie altijd groter is dan de beschikbare capaciteit. Er moet dus een beroep worden gedaan op derden. Gelukkig bestaat er al langere tijd de zogenaamde *NATO Flatwagon Pool*, waarin militaire wagons zijn opgenomen. Gelukkig voor de Afdeling Vervoer en Verkeer van de Landmachtstaf heeft Nederland binnen NORTHAG de hoogste prioriteit in de toewijzing.

Daarnaast is er een *Central European Flatwagon Pool*, waar de Nederlandse Spoorwegen (NS), de *Deutsche Bundesbahn* (DB), de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) en de *Société Nationale des Chemins de fer Francais* (SNCF) hun eigen civiele wagons inbrengen en waarop NORTHAG in buitengewone omstandigheden een beroep kan doen. En natuurlijk zal de krijgsmacht bij het uitvoeren van een verplaatsing per spoor een beroep moeten doen op civiele locomotieven en spoorweginfrastructuur van zowel Nederland als West-Duitsland. Maar ook civiele organisaties kennen hun grenzen. Daarnaast moet de lezer beseffen dat wagons en locomotieven weliswaar toegezegd kunnen en zullen zijn, maar natuurlijk niet 24/7 stilstaan tot het moment dat ze door een krijgsmacht worden afgeroepen. In de praktijk (die we gelukkig nooit beleefd hebben) zullen de middelen juist niet allemaal aanwezig en beschikbaar zijn op de plaats waar ze benodigd zijn.

Kortom het gedetailleerd in kaart brengen van de totale vervoersbehoefte (wanneer, wat en hoeveel), het verwerven van de benodigde middelen en infrastructuur en het opstellen van een gedetailleerd verplaatsingsplan (een soort 'spoorboekje') is een aanzienlijke klus waarbij vele partijen een belangrijke rol spelen en afstemming essentieel is.

Afstemming

Afstemming tussen de strijdkrachten binnen NORTHAG en met de civiele partijen vindt plaats tijdens internationale civiel-militaire spoorwegconferenties. De leiding tijdens deze conferenties is in handen van Staf NORTHAG en het *German Territorial National Command* (GTNC). Tijdens de eerste conferentie neemt men op basis van de door de landen geïnventariseerde en ingebrachte vervoersbehoeften een besluit over de verdeling van de platte wagons. Tijdens de volgende conferentie vindt afstemming plaats tussen NS en DB. Het door de Afdeling Vervoer en Verkeer van de Landmachtstaf in samenwerking met de NS ontworpen concept-spoorboekje (Nederlands traject) is daarbij onderwerp van gesprek om uiteindelijk te garanderen dat de met Nederlandse locomotieven aangevoerde beladen wagons bij de Nederlands/Duitse grens worden overgenomen door Duitse locomotieven. Vervolgens treedt de Afdeling Vervoer en Verkeer van de Landmachtstaf in overleg met DB om een concept-spoorboekje voor het Duitse traject op te stellen. Tijdens een zgn. eindconferentie nemen de Nationale Territoriale autoriteiten onder voorzitterschap van NORTHAG een definitief besluit over het militaire spoorboekje dat door alle partijen gedurende een jaar als opdracht wordt gezien. Zowel voor DB als NS betekent dit dat zij aan de hand van het vastgestelde militaire spoorboekje een plan moeten opstellen waarin de beschikbaarheid van personele en materiële middelen en infrastructuur is vastgelegd.



Materiële middelen

De Koninklijke Landmacht beschikt in de loop der jaren weliswaar over een groot aantal eigen platte wagens om de rupsvoertuigen en overige te vervoeren voertuigen als bouwmachines, maar de aantallen zijn alles behalve toereikend. Grosso modo betreft het de CT-DEMEL en de LP-DEMEL. CT staat voor Centurion, DEMEL staat voor D (Directie) Em (Materieel) El (Landmacht) en LP staat voor Leopard. Daarnaast



beschikt de Landmacht over mobiele laadbruggen, waarmee treinen kunnen worden beladen en gelost op stations waar koplading onmogelijk is. Uiteraard heeft men ook grote aantallen keggen, wiggen



(bodemplaten) en spanbanden op voorraad waarmee beladen voertuigen kunnen worden gezekerd. De hieraan te stellen eisen staan aanvankelijk vermeld in zgn. *Standardization Agreements* (Stanag's) en worden later opgenomen in zgn. *Allied Movement Publications* (AMovP).



Naast platte wagens, kan het Eerste Legerkorps in oorlogstijd (en natuurlijk tijdens oefeningen)

beschikken over ketelwagens, waarmee brandstoffen kunnen worden vervoerd, goederenwagens waarmee onder meer munitie kan worden vervoerd en personenwagens, die kunnen worden omgebouwd tot ambulancetreinen. Voor de inrichting van deze treinen liggen decennialang inbouwsets, bestaande uit stellages en stretchers, in opslag. Uiteraard moet daarvoor eerst het bestaande treininterieur worden gedemonteerd. Deze ombouwoperatie is een van de deelopdrachten die de NS in oorlogstijd mag uitvoeren. Het Legerkorps Logistiek Commando (LLC) draagt de vervoersbehoefte aan. Het Nationaal Logistiek Commando (NLC) is vervolgens verantwoordelijk voor de planning en uitvoering van de gewondentransporten en dus ook het tijdens het transport benodigde geneeskundig personeel en middelen.

Timing

Uiteraard is de NS een dienstverlenend bedrijf dat klantvriendelijkheid hoog in het vaandel heeft, maar opdrachten moeten wel uitvoerbaar zijn. Ook de NS heeft in buitengewone omstandigheden tijd nodig om na een waarschuwing de bestaande dienstregeling aan te passen en de transporten opgenomen in het militaire spoorboekje uit te kunnen voeren. Decennialang is 16.00 uur het magische tijdstip. Als de waarschuwing de NS vóór 16.00 bereikt, kan men 24 uur later de eerste batch noodzakelijke platte wagens op de laadstations beschikbaar stellen en kan de krijgsmacht beginnen met de spoorweg vervoeren die deel uitmaken van Operatieplan 2 (De initiële verplaatsing, waarbij gebruik kan worden gemaakt van spoorwegvervoer).

Afsluitend

Ik neem aan dat u na het lezen van dit artikel zult begrijpen dat ik mij heb moeten beperken tot hoofdlijnen en dat de voorbereiding in het verleden bijna voortdurend het AAT-personeel de nodige hoofdbrekens heeft bezorgd.