Colligendo et annuntiando

Bureau Geschiedschrijving
Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen

Forward Storage Sites; een mislukt project?

De continuïteit van de militaire logistiek ten tijde van de Koude Oorlog en nu

Afbeelding 1: een verwaarloosde Forward Storage Site

Inhoudsopgave

Voorwoord

Hoofdstuk 1 De NAVO en zijn logistiek tijdens de Koude Oorlog

Hoofdstuk 2 De Forward Storage Sites

Hoofdstuk 3 Epiloog

Dankbetuiging

Deze publicatie is een samenvatting van de masterscriptie met hetzelfde onderwerp. Deze scriptie is tot stand gekomen met de hulp, netwerk en begeleiding van het Bureau Geschiedschrijving Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen. Dankzij het geduld, redactiewerk en begeleiding van luitenant-kolonel buiten dienst Willy Engelmann en luitenant-kolonel buiten dienst Jan Slingerland is deze scriptie gerealiseerd.

Voor mijn scriptie heb ik gebruikt gemaakt van interviews met kolonel buiten dienst C.D.A. Blankestijn, luitenant-kolonel buiten dienst P. IJntema en brigadegeneraal H. Bouman, die tijdens de totstandkoming van mijn scriptie de tijd namen om mijn vragen te beantwoorden en te voorzien van relevante literatuur. Hiervoor wil ik hen heel hartelijk danken.

Soest, 2 september 2018

Marco Middelwijk MA

Voorwoord

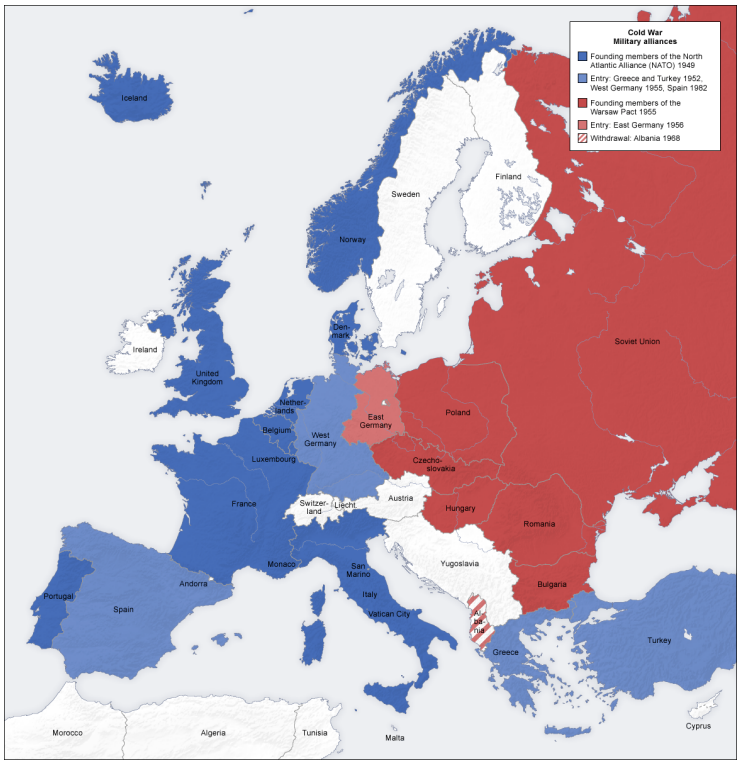
Tijdens de Koude Oorlog (1947-1989) stond het Westen in de vorm van de Noord-Atlantische Verdrag Organisatie (NAVO) tegenover het Oosten in de vorm van het Warschaupact. In de decenia's na de Tweede Wereldoorlog verkeerde Europa in een permanente staat van militaire dreiging. De NAVO had zich defensief voorbereid door met verschillende scenario's rekening te houden met een inval van het Warschaupact in West-Duitsland. Belangrijk onderdeel van deze plannen was hoe de NAVO troepen moesten worden aangevoerd en bevoorraad. In tegenstelling tot de Russen in Oost-Europa, hadden de Verenigde Staten (VS) en de overige NAVO bondgenoten geen enorme legers gestationeerd in West-Duitsland. Daarom stelde de NAVO eisen dat er een bepaalde aantal troepen gelegerd moesten zijn met 30 dagen aan voorraden zoals brandstof, munitie en voedsel. Deze voorwaartse verdediging moest genoeg tijd creëren om meer NAVO troepen (vooral Amerikanen) zo snel mogelijk aan te voeren. Om deze benodigde voorraden paraat op locatie te hebben werden *Forward Storage Sites* (FStSn) aangelegd.

Deze vooruitgeschoven opslagdepots waren dus onderdeel van de NAVO strategie en lieten het belang zien van de militaire logistiek. Tijdens de Tweede Wereldoorlog was het duidelijk geworden dat de mobiele gemotoriseerde en vuurkrachtige legers gigantische hoeveelheden brandstof en munitie verbruikten. In West-Duitsland kregen verschillende NAVO bondgenoten een sector aangewezen waarin zij verantwoordelijk waren voor de verdediging. Nederland had een sector in Noord-Duitsland aangewezen gekregen en moest dus ook voorbereidingen treffen over de militaire logistiek. In deze publicatie wordt daarom eerst aangetoond hoe de NAVO defensie tot stand kwam op politiek-strategisch niveau. Vervolgens wordt in dezelfde paragraaf naar de ontwikkelingen van de militaire logistiek en de NAVO defensie op operationeel niveau geanalyseerd. Daarna wordt in de tweede paragraaf op tactisch niveau de rol van de FStSn weergeven en de bijdrage van de Nederlandse krijgsmacht aan de NAVO militair logistieke strategie. Tot slot wordt in het epiloog de continuïteit van de *Forward Storage Sites* aangetoond vanwege de nieuwe dreiging vanuit het oosten en de heropleving van de FSTSn.

Hoofdstuk 1 De NAVO en zijn logistiek tijdens de Koude Oorlog

NAVO bondgenootschap en dreiging vanuit het oosten

Na de Tweede Wereldoorlog stonden de legers van het Westen en het Oosten tegenover elkaar aan de rivier de Elbe in een gespleten Duitsland. De sterkte van het Sovjet leger en de politieke filosofie van het communisme[1] verontrustte de Westerse politieke leiders dat de Noord Atlantische Verdrag Organisatie (NAVO) in 1949 werd opgericht. Het unieke aan dit verdrag is artikel 5: een aanval op een lid van de NAVO is een aanval op allemaal. Hiermee verzekerde door de oorlog verzwakte West-Europese landen zich van militaire Amerikaanse hulp en voor de Amerikanen was de NAVO een middel om het communisme een halt in Europa te roepen. In 1954 werd als antwoord op de NAVO het Warschaupact opgericht wat bestond uit verschillende Oost-Europese landen en de Sovjet-Unie. De doctrine van het Warschaupact was aanvallend van aard en zo werd er ook geoefend, vaak een tegenaanval van een Westerse inval. In het Westen werd dit echter als bewijs gezien, samen met de politieke retoriek en communistische invallen zoals in Korea en Afghanistan, als de agressie van het Warschaupact.

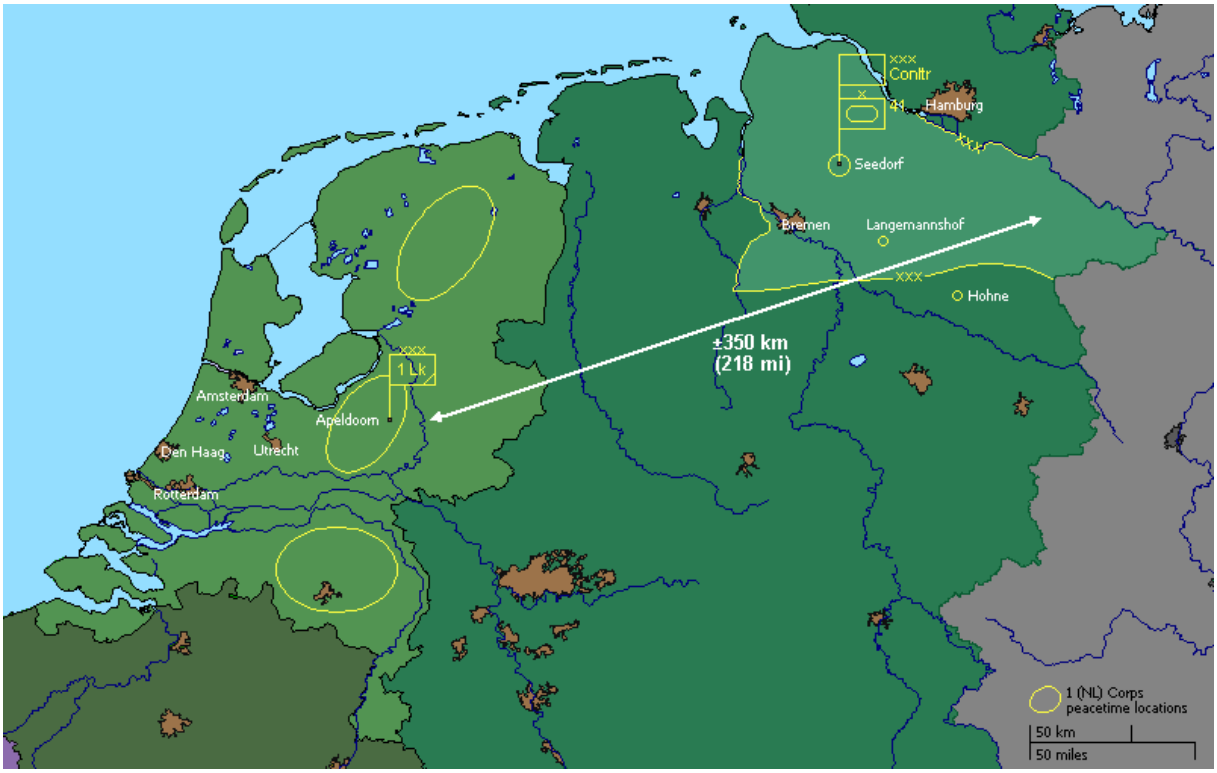


Afbeelding 2: kaart van Europa en de twee militaire bondgenootschappen ten tijde van de Koude Oorlog.

[1] Volgens Lenin dient de revolutie gewapenderhand verspreid en behaald te worden. In Italie en Griekenland waren er na de Tweede Wereldoorlog gewapende communistische bewegingen actief en in Frankrijk dreigde de communisten met een gewapende revolutie.

Forward Defense en de Nederlandse landmacht

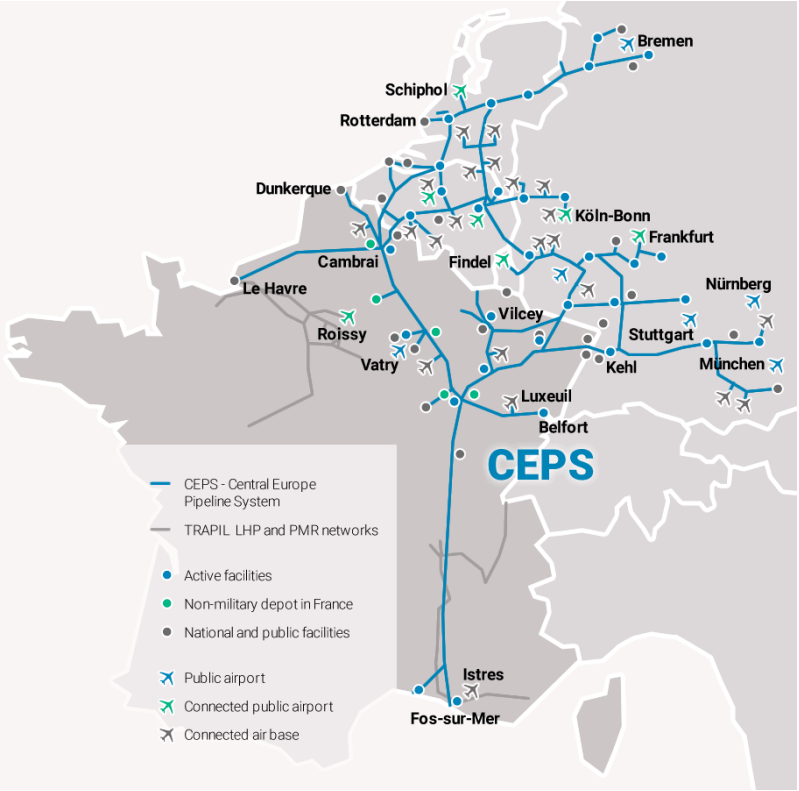
In de jaren vijftig waren de militaire planners van de NAVO zich ervan bewust dat het Oostblok conventioneel een overmacht had tegenover de NAVO strijdkrachten. Hiervoor waren twee oplossingen bedacht. Ten eerste werd het tekort aan conventionele middelen gecompenseerd door nucleaire wapens. Als tweede zou de verdedigingslinie van de NAVO naar achter worden verplaatst om zo tijd te winnen totdat Amerikaanse versterkingen zouden kunnen worden aangevoerd. Eerst lag de hoofdlinie langs de Rijn en de IJssel om vervolgens deze linie op te schuiven naar het oosten naarmate de conventionele middelen van de NAVO werden opgebouwd. Belangrijk hierin is de toetreding van West-Duitsland tot de NAVO in 1955, met de West-Duitse eenheden waren er genoeg middelen om de *Forward Defense* in te voeren en Duits grondgebied te verdedigen. De Nederlandse landmacht kreeg ook een sector in West-Duitsland aangewezen om vervolgens ook in deze sector eenheden permanent te stationeren. Desondanks probeerde Nederland, vanwege de kosten, het aantal gelegerde eenheden in West-Duitsland te minimaliseren en hing de verdediging van deze sector vooral af van de gemobiliseerde eenheden die vanuit Nederland naar de sector moesten worden getransporteerd. De eenheden die al in West-Duitsland paraat lagen moesten het vertragende gevecht voeren totdat de rest van de Nederlandse verdedigingstroepen gearriveerd waren.



Afbeelding 3: Nederlandse Eerste Legerkorps en diens sector in West-Duitsland

Belang militaire logistiek WO2 en de NAVO doctrine sindsdien

Tijdens de Tweede Wereldoorlog was het duidelijk geworden dat eenheden gemotoriseerd moesten zijn voor de mobiele oorlogsvoering. Dit vergde een goed verzorgd logistiek apparaat die de enorme aantallen verbruikte liters brandstof en afgeschoten munitie moesten aanvullen. De Amerikaanse generaal Patton zou hebben gezegd: *'My men can eat their belts, but my tanks gotta have gas'.* Logistiek was dus een bepalende factor geworden in oorlogsvoering. Deze lessen waren de NAVO ook duidelijk geworden en men was reeds begonnen met door de leden van de NAVO gefinancierde infrastructurele projecten zoals vliegvelden en het CEPS netwerk. Het *Central European Pipeline System* (CEPS) waren pijplijnen die over land waren aangelegd om vanaf havens de frontlinie te kunnen bevoorraden met brandstof en vliegvelden met kerosine. De beperkingen van samenwerkingen werden ook zichtbaar in de zin dat er werd bepaald dat logistiek van de eigen legers, een eigen verantwoordelijkheid is. Dit hield in dat elk lid zelf moest regelen hoe de troepen werden aangevoerd en bevoorraad. De reden waarom logistiek een nationale verantwoordelijkheid is, is veelledig. Het vereist een zeer nauwe samenwerking en zou betekenen dat de wapensystemen van de verschillende legers zoveel mogelijk gestandaardiseerd zouden moeten worden. Dit ging tegen de belangen in van de wapenindustrieën van verschillende NAVO lidstaten en bleef logistiek binnen de NAVO een nationale verantwoordelijkheid.



Afbeelding 4: CEPS netwerk

1.4 Nederland als doorvoerland en Maldeployment

Dat de NAVO samenwerking niet altijd even sterk was, bleek toen Frankrijk zich in 1966 als militair lid terugtrok uit de NAVO. Zoals aangegeven op de CEPS kaart hierboven speelde Frankrijk met zijn vele havens een belangrijke rol in de logistiek van de NAVO. Door de Franse terugtrekking werd Nederland belangrijker als doorvoerland voor vooral Amerikaanse, Canadese en Britse troepen. Infrastructuur zoals zeehavens, vliegvelden, spoorwegen en de verharde wegen zouden allemaal worden gebruikt bij het aanvoeren van NAVO troepen naar West-Duitsland ten tijde van oorlog. Tegelijkertijd moest ook het grootste deel van het Nederlandse leger worden vervoerd naar West-Duitsland. Het grootste probleem was echter dat Nederland moeilijk nieuwe depots voor munitie en wapens kon vinden en financieren in West-Duitsland door het constante opschuiven van de verdedigingslinie naar het oosten. De NAVO had ook in richtlijnen aangegeven hoeveel voorraden er moesten liggen bij de frontlinie en hieraan voldeed Nederland in de jaren zestig en zeventig niet. Bovendien moest binnen 48 uur de volledige verdediging van de sectoren in orde zijn, om een mogelijke Warschaupact aanval te kunnen weerstaan, wat voor Nederland eind jaren zestig/begin zeventig onmogelijk was. Er moesten dus een oplossing komen voor de snelheid van de verplaatsing van de troepen. Daarnaast moesten er meer voorraden komen en er moest goed worden gepland om de infrastructuur niet over te belasten.

Afbeelding 5: Amerikaanse M60 tanks ontscheept in de haven van Rotterdam tijdens REFORGER '86

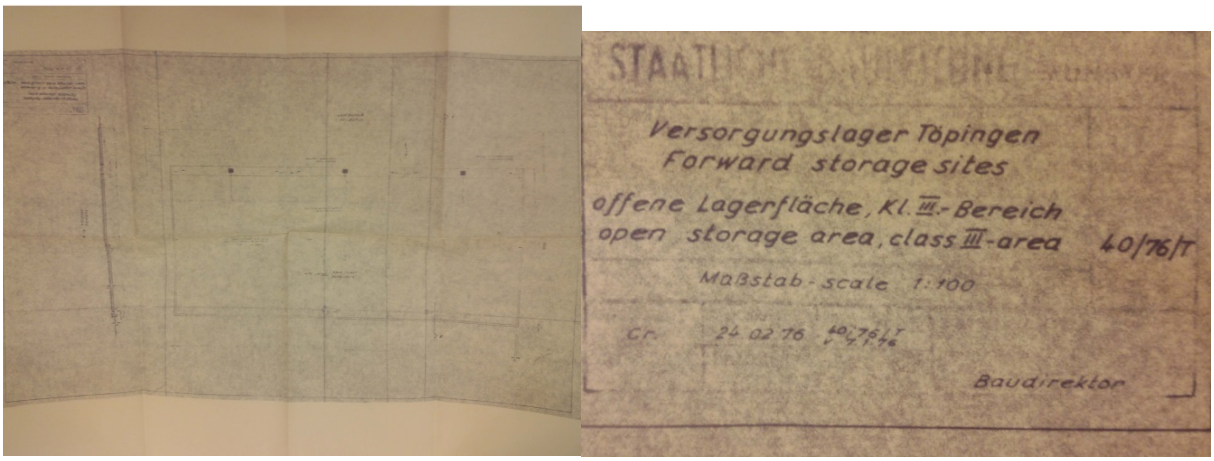
Hoofdstuk 2 De Forward Storage Sites

Besluitvorming Forward Storage Sites

Om aan deze NAVO richtlijnen te kunnen voldoen werden er in de jaren zeventig enkele oplossingen bedacht. Er werd door defensie nauwer samengewerkt met civiele organisaties om afspraken te maken over het gebruik van infrastructuur en verschillende noodplannen werden opgesteld. Bovendien werd er geïnvesteerd in logistiek materieel zoals Flatcars (platte wagons voor vervoer van voertuigen) en vrachtwagens. Een andere oplossing werd ook bedacht, namelijk *Forward Storage Sites* (FStSn). Dit waren opslagdepots gesitueerd in de Nederlandse sector in West-Duitsland. In de FStSn konden voorraden aan voedsel, munitie en brandstof worden opgeslagen en zo hoefden de troepen uit Nederland minder spullen mee te nemen, wat weer transport scheelde. De 10 geplande locaties zouden bij elkaar zo'n 80 miljoen gulden kosten. Dit hoefde Nederland echter niet zelf direct te betalen, dit werd gerealiseerd door een gemeenschappelijk NAVO infrastructuurfonds. Echter, Nederland was verantwoordelijk voor het onderhoud, de bewaking en natuurlijk het vullen van de depots met voorraden. De realisatie van de FStSn zou een krachtig signaal zijn naar het Warschaupact in de zin dat het liet zien dat een verenigd NAVO investeerde in langdurige infrastructuur ter bevordering van de verdediging van West-Europa.

Bouw Forward Storage Sites

Ondanks dat de plannen waren bedacht en goedgekeurd halverwege de jaren zeventig, duurde het nog enkele jaren voordat de FStSn konden worden gerealiseerd.



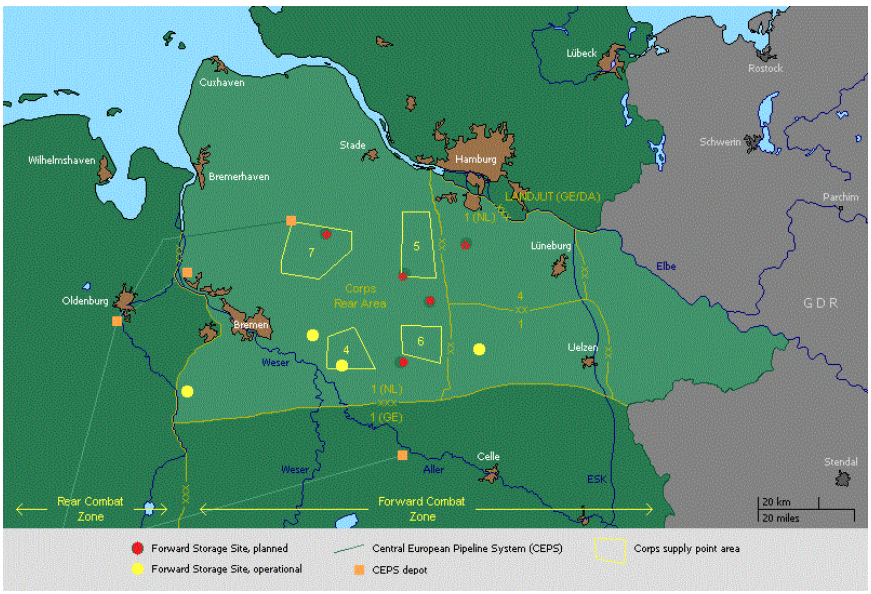
Afbeelding 6: bouwtekeningen FStS Töpingen in het Nationaal Archief

Op 18 april 1980 werd de eerste FStS in Sehlingen geopend door staatssecretaris van defensie dr. W.F. van Eekelen. Bij deze gelegenheid was er veel Nederlandse pers

uitgenodigd die voor verschillende kranten en radio verslag deden. Bij de openingsceremonie met koud buffet hield staatssecretaris Van Eekelen een toespraak. Daarna werden de journalisten uitgenodigd voor een rondleiding op het 20 hectare grote complex om vervolgens een realistische oefening van het leeghalen van een depot bij te wonen. Na nog een demonstratie werden de gasten verwelkomd voor een receptie ter viering van de opening van de FStS.

Afbeelding 7: opening van de Forward Storage Site in Sehlingen 1980. Hier wordt aan de pers een oefening gedemonstreerd.

Sehlingen had ruimte voor 3000 ton aan voorraden. Tot 1985 werden er nog enkele FStSn gerealiseerd zoals in Töpingen, Jesteburg en Dünsen. De bouw van de FStSn werd gedaan door lokale Duitse bouwbedrijven en de bewaking werd ook uitgevoerd door Duitse civiele bewakers. Helaas zijn er geen rapporten en verslagen bewaard gebleven van het gebruik van FStSn en de inspecties door de NAVO of Nederland voldeed aan de richtlijnen zijn nog niet vrijgegeven.



Afbeelding 8: gerealiseerde en geplande FStSn, eind jaren tachtig

Problemen Forward Storage Sites

Het realiseren van de *Forward Storage Sites* liep al snel vertraging op. Het lastige was namelijk om het benodigde gebied te onteigenen van de lokale Duitse bevolking. Het was namelijk inmiddels begin van jaren tachtig en er vond een omslag plaats in de bereidheid van de burgerbevolking om de verdere militarisering te accepteren. Net zoals in Nederland vonden er ook in West-Duitsland protesten plaats tegen nucleaire wapens en uitbreiding van militaire bases. Bovendien had niet elke Duitse boer zin in een bunkercomplex met explosieven van een buitenlands leger in zijn achtertuin.

Zodoende kwamen er maar vijf van de tien FStSn af voordat de Koude Oorlog was afgelopen met de Val van de Muur in 1989. De grootste reden van de vertraging was dus de kwestie van het aankopen van land. Desondanks werden de FStSn wel afgebouwd om aan de afgesloten contracten met Duitse aannemers te voldoen. De meeste van de FStSn staan er vandaag de dag nog, alleen in een verwaarloosde staat. In mijn onderzoek ben ik echter in de Duitse pers geen berichten tegengekomen van protesten of verzet aan specifieke FStSn locaties. Bij de opening van Sehlingen, waarbij veel Nederlandse pers was uitgenodigd, waren geen Duitse verslaggevers.

POMS Sites

Een vergelijkbaar project waren de POMS (*Prepositioned Organizational Material Sets*) sites. Dit was de Amerikaanse versie van de FStSn die tevens vanuit de NAVO werden gefinancierd. Zoals vaker met de Amerikanen was dit een groter project. Het Amerikaanse leger zocht naar een manier om zo snel mogelijk eenheden vanuit de Verenigde Staten naar West-Duitsland te transporteren. Een manier was om alvast voorraden en wapenuitrusting in West-Europa te stationeren. Hierdoor hoefden de Amerikanen alleen maar hun troepen in te vliegen om vervolgens in de pantservoertuigen te stappen en naar het front te rijden. De POMS sites moesten dus enorme hoeveelheden aan voertuigen en voorraden opslaan op locaties in Nederland, België en West-Duitsland.

In Nederland werden in Eygelshoven, Vriezenveen, Coevorden, Brunssum en Ter Apel POMS sites gerealiseerd in 1984 en 1985. Op 1 maart 1984 werd de eerste POMS site in Nederland geopend door toenmalig staatssecretaris van defensie Jan van Houwelingen. Het complex was 47 hectare groot met twintig gebouwen. De bouw begon in 1982 en de realisatie van het complex kostte totaal bijna negentien miljoen dollar. Ondanks wat verzet was voor de lokale bevolking doorslaggevend dat de POMS sites werkgelegenheid meebrachten voor zowel de bouw, bewaking en onderhoud.

Afbeelding 9: POMS Site Eygelshoven

Afbeelding 10: POMS site Coevorden

Hoofdstuk 3 Epiloog

FStSn, een mislukt project?

Alhoewel de POMS sites en FStSn niet projecten zijn die 1 op 1 te vergelijken zijn, is het wel opvallend dat de realisatie van de POMS relatief probleemloos verliep ten opzichte van de FStSn. Tevens is het natuurlijk lastig om te meten hoe de FStSn hebben geholpen om de reactietijd te verkorten en of de aangeschafte voorraden voldoende waren. Het is daarom verleidelijk om te zeggen dat de FStSn een mislukt project lijkt, aangezien de helft van de sites gereed was toen de Koude Oorlog was afgelopen. Bovendien zijn de FStSn nooit daadwerkelijk ingezet ten tijde van oorlog. Volgens Piet IJntema is het FStSn project alles behalve een mislukt project, hij zegt hierover:

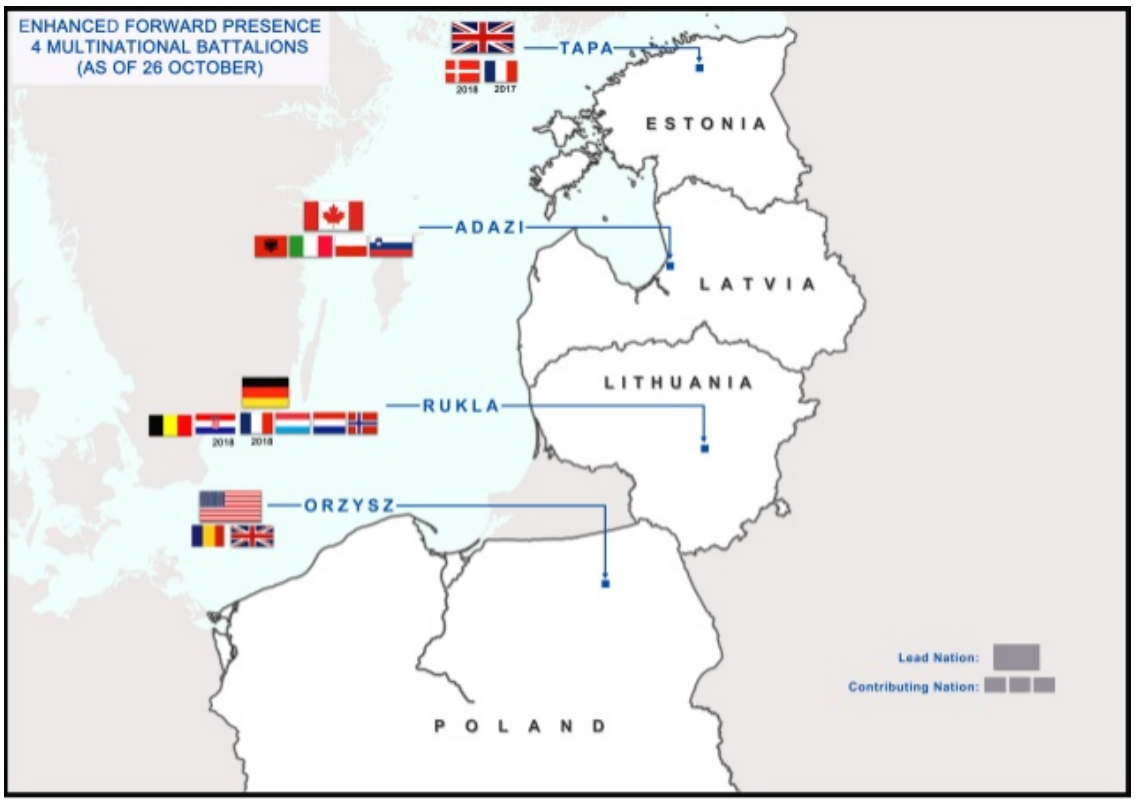
‘dat is het niet, het heeft bijgedragen aan het in stand houden van een geloofwaardiger kracht, het heeft een psychologisch effect gehad. Kijk, bij de NAVO was dit onderdeel van de strategie van het afschrikken. Het moet wel geloofwaardig zijn. Want als het op papier klopt maar in de werkelijkheid niet, daar prikt iemand zo doorheen.’

Het is niet mogelijk om te kijken tot in hoeverre het afschrikkingsbeleid van de NAVO, en daarmee ook de FStSn, hebben gewerkt en de Warschaupact hebben weerhouden van een inval. Desalniettemin is het signaal wat de FStSn afgaf krachtig, namelijk een verenigde NAVO die op lange termijn investeert in de verdediging van West-Europa.

Afbeelding 11: nationale sectoren NAVO verdedigingsstrategie

Opnieuw dreiging vanuit het oosten

Naar aanleiding van het uitbreken van de Oorlog in Oost-Oekraïne (2014-) werden er sindsdien binnen de NAVO ontmoetingen georganiseerd om met een nieuwe dreiging om te gaan. De crisis in Oekraïne toonde volgens de Oost-Europese NAVO leden aan hoe kwetsbaar ze stonden tegenover de destabilisatiepolitiek van de Russische Federatie. Om deze Russische dreiging tegen te gaan en om een gemeenschappelijk signaal af te geven werd besloten om de Baltische staten en Polen te versterken met verschillende bataljons, uit verschillende NAVO lidstaten. Deze *enhanced Forward Presence* (eFP) moest ervoor zorgen dat het afschrikeffect door Rusland serieus werd genomen. Terwijl de frontlinie tijdens de Koude Oorlog door Centraal-Europa liep, is deze grens een stuk naar het oosten opgeschoven met de toetreding tot de NAVO van vele Oost-Europese landen. Zoals op de kaart hieronder is aangegeven bestaat eFP uit vele eenheden uit verschillende landen. Desondanks staat de NAVO aan de oostgrens wederom tegenover een conventionele overmacht aan troepen. Daarom is de bedoeling van het eFP om bij een Russische inval het vertragende gevecht te voeren, zodat er versterkingen kunnen worden aangevoerd.



Afbeelding 12: enhanced Forward Presence (vanaf oktober 2016)

Van *Forward Storage Site* naar *Forward Logistical Base*

Wederom speelt militaire logistiek een rol in de geloofwaardigheid van de nieuwe vorm van *Forward Defense*, de eFP. Om versterkingen te kunnen aanvoeren moet er wel genoeg infrastructuur liggen om alles en iedereen te kunnen ontvangen per vliegtuig, per schip etcetera. We kennen de uitdrukking dat alle wegen leiden naar Rome maar in Oost-Europa leiden alle wegen naar Moskou. Daarom worden er door de EU, met steun van de NAVO, ook wegen aangelegd tussen noord en zuid. De NAVO investeert bovendien in infrastructurele projecten zoals bruggen, spoorwegen, havens en vliegvelden. Bovendien zou het helpen, om de snelheid van het transport te bevorderen, om alvast voorraden op locatie te hebben liggen. Hierin hebben de *Forward Storage Sites* een opvolger gekregen, namelijk de *Forward Logistical Base*. Deze nog te bouwen depots moeten de geloofwaardigheid van de eFP en van de eventuele in te brengen troepen versterken en het afschrikeffect op Rusland maximaliseren. Bovendien leiden deze investeringen ertoe dat lidstaten van de NAVO deze depots en eenheden beter moeten uitrusten. Na jarenlange bezuinigingen moet er opnieuw flink geïnvesteerd worden in voorraden en materieel. Behalve dat de grens nu een stuk oostelijker ligt, zijn de overeenkomsten met de Koude Oorlog talrijk betreffende militaire logistieke situatie.

Afbeelding 13: de uitgebreide NAVO en opgevatte Russische dreiging

Opnieuw vertraging en verzet?

De vraag komt dan op of de bouw van de *Forward Logistical Bases*, net zoals met de FStSn, vertraging oploopt en verzet tegenkomt. Voorlopig is het maatschappelijk draagvlak in Polen en de Baltische Staten groot voor de nieuwe toestroom van Amerikaanse troepen en NAVO projecten. Voor de realisatie van de verschillende geplande *Forward Logistical Bases* en Amerikaanse POMS sites is de publieke opinie in deze landen nu nog gunstig en worden deze gerealiseerd.

De vraag is echter of deze trend zich door blijft zetten. De publieke opinie in deze landen is van cruciaal belang voor de realisatie van de infrastructurele projecten. Vooralsnog lijkt Rusland de destabilisatiepolitiek door te zetten nu Poetin verzekerd is van een vierde termijn van zes jaar en de belangen amper veranderd zijn. Ook de verklaring van veel van de politieke leiders van NAVO lidstaten om zich weer aan de twee procent norm te houden laten zien dat de militaire logistieke ontwikkelingen zich zullen doorzetten. In het najaar van 2018 zullen er grootschalige NAVO oefeningen worden gehouden in Noorwegen op brigade- en divisieniveau, net zoals de grootschalige gezamenlijke oefeningen tijdens de Koude Oorlog.

Volgens brigadegeneraal Henny Bouman is de logistiek '*hot*' binnen de NAVO, vanwege haar bijdrage aan de geloofwaardigheid van het afschrikkingsbeleid. Kortom, militaire logistiek staat weer op de kaart.

Afbeelding 14: Amerikaanse M1 Abrams tanks worden ontscheept in de haven van Antwerpen om vervolgens naar POMS sites in Polen gestationeerd te worden (juni 2018)