



A A T

WEGTRANSPORT



KOUDE OORLOG

PERIODE

TWEEDE VERSIE – 2024

Steller:	F. van 't Spijker
Vormgeving:	F. van 't Spijker/Emst S. R. Brink/Epe (ondersteuning opmaak)
Copyright:	Bureau Geschiedschrijving Regiment Bevoorravings- en Transporttroepen (BGB&T). Kopiëren/citeren van delen uit dit document is toegestaan mits de bron wordt vermeld.
Disclaimer:	BGB&T respecteert wettelijke eisen ten aanzien van privacy (AVG) en copyright. Mocht desondanks daarop onbedoeld inbreuk zijn gemaakt, dan biedt het BGB&T daarvoor bij voorbaat bij excuses aan en stelt het BGB&T het op prijs daarop attent te worden gemaakt.
Beeldmateriaal:	Al het gebruikte beeldmateriaal is afkomstig uit het eigen archief en de bibliotheek van het BGB&T, uit de bronnen als vermeld op pagina 141, het persoonlijk archief van de schrijver en (een heel enkele keer) van voor het publiek toegankelijke bronnen op internet.

BUREAU GESCHIEDSCHRIJVING REGIMENT BEVOORRADINGS- EN TRANSPORTTROEPEN
OTCLOG MPC 53A

Bureau Regimenten, Du Moulinkazerne, Postbus 109, 3769 BJ SOESTERBERG

Het Bureau Geschiedschrijving Regiment B&T is ingesteld 29 januari 2007 door de Regiments Traditie Raad

Email Secretariaat: secretaris@logistieklandmacht.nl



A A T

WEGTRANSPORT

KOUDE OORLOG PERIODE

1950 – 1971 opbouw en uitbouw

1972 – 1990 stabilisatie en modernisering



REGIMENT AAN- EN AFVOERTROEPEN

Reserve Lkol bd Frits van 't Spijker

Voorwoord

Op 18 september 2015 bracht ik een bezoek aan de Landmacht Logistieke Dag voor AAT-reünisten op de legerplaats De Wittenberg in Stroe. Nadat ik in 1990 op 55-jarige leeftijd, volgens de regels van toen, in de rang van res lkol, de AAT-wereld had moeten verlaten, mocht ik 25 jaar later hernieuwd kennismaken met mijn oude dienstvak. Op deze dag raakte ik in gesprek met Lkol bd Willy Engelmann, toen Commandant van het Regiment Bevoorraders- en Transporttroepen (BGB&T), tevens de voorzitter van het Bureau Geschiedschrijving van dat Regiment. Hij vroeg mij mijn ervaringen en herinneringen uit de Koude Oorlog periode te willen delen.

In 1956 werd ik na mijn opleiding bij de School Reserve Officieren AAT (SRO) als vaandrig toegevoegd aan de Majoor S-3 (operaties) van de Staf van 112 Transportbataljon. Halverwege mijn diensttijd werd ik daar, in de rang van tijdelijk tweede luitenant, pelotonscommandant bij de D-compagnie. Na mijn parate diensttijd heb ik achtereenvolgens meerdere functies vervuld in mobilisabele AAT eenheden en aan verschillende herhalingsoefeningen deelgenomen. Bataljonscommandant van 819 Transportbataljon (mobilisabel), dat behoorde tot 810 Transportgroep, was mijn laatste functie.

Ik werd kernlid van het Bureau Geschiedschrijving. We spraken af dat ik me zou verdiepen in alle ontwikkelingen die de AAT wegtransportorganisatie tijdens de 40 jaar dat de Koude Oorlog duurde, had ondergaan. Mijn motivatie om mij voor dit project in te zetten, was vooral gelegen in mijn overtuiging dat maar weinig mensen, niet alleen van buiten onze krijgsmacht, maar ook van binnen de Koninklijke Landmacht zelf, kennis hadden, en vaak nog hebben, van de enorme omvang die het mobilisabele deel van de wegtransportorganisatie op haar hoogtepunt bereikte. Deels is dat te verklaren door een gebrek aan interesse, maar ook de stringente veiligheidsregelingen van destijds liggen daaraan ten grondslag.

De kennis en ervaringen van toen weer boven water krijgen, bleek niet eenvoudig. Het heeft mij uiteindelijk ruim twee jaar gekost om mijn onderzoek af te ronden. Uiteraard had ik, zoals dat was voorgeschreven, mijn eigen archief grotendeels geschoond. Ook binnen de organisatie zelf waren bijna alle documenten vernietigd. En veel mensen die geheugenkennis met mij zouden kunnen delen, waren er niet meer. Meerdere initiële pogingen om specifieke AAT documentatie te vinden bij het NIMH en het Nationaal Archief liepen dood. Gelukkig maakte een (oud-Intendance) kernlid van het BGB&T mij attent op een, overigens niet complete, verzameling oude slagordes van de Koninklijke Landmacht bij het NIMH. De ruim 80 foto's die ik daar mocht maken, gaven de zoektocht een goede start. Soms verwezen deze ook weer de weg naar ander materiaal. Dat alles, en ook weer aangevuld met inmiddels gerubriceerd en gedocumenteerd materiaal van het eigen Bureau Geschiedschrijving en, niet te vergeten, aanvullingen uit de geheugens van jongere AAT collegae, resulteerden in de inhoud van het document dat ik nu heb kunnen opleveren.

Ik heb er bewust voor gekozen om aan de diverse door mij relevant en interessant geachte thema's separate hoofdstukken te wijden en af te zien van een gecompliceerd chronologisch/historische overzicht van alle ontwikkelingen. Elk hoofdstuk biedt een zelfstandig afgerond verhaal. De lezer kan daardoor op basis van de inhoudsopgave zelf een keuze maken. Doublures betreffende informatie zijn daardoor onvermijdbaar, maar m.i. niet storend.

Is het verhaal nu compleet? Hoogstwaarschijnlijk niet. Sommige zaken zijn voorgoed in de vergetelheid verdwenen, essentiële details zijn vooralsnog niet meer te achterhalen, en sommige conclusies moesten worden gebaseerd op aannames. Het geheel biedt wel een aannemelijk beeld van de ontwikkelingen en bevestigt mijn overtuiging dat de opbouw van de AAT, met hoofdzakelijk mobilisabele eenheden en veelal alleen dienstplichtig personeel, een gigantische operatie moet zijn geweest. Deze mega organisatie functioneerde overigens, blijkens resultaten tijdens oefeningen en herhalingsoefeningen, doorgaans goed. Dat is dan vooral te danken aan alle AATers die daarvan deel uitmaakten en van wie ik ooit velen ontmoette. Het merendeel van hen was uiterst gemotiveerd om te doen waarvoor men aangesteld en opgeleid was: de lading in goede staat en op tijd bij het vragende legeronderdeel afleveren.

Emst, 2021 - oktober 2022

Frits van 't Spijker

Reserve luitenant-kolonel bd AAT

Oud Commandant 819 Tbat (mobilisabel)

Registratienummer: 35.02.09.345

Dienstplichtlichting 55-4 (augustus 1955)

Na publicatie van de eerste versie ontving ik van verschillende kanten positieve reacties en, gelukkig ook, suggesties voor verder aanvullingen en verbeteringen. Met name aan jongere collegae binnen het Bureau Geschiedschrijving die ervaring en kennis wilden delen, ben ik veel dank verschuldigd. Ook kwamen uit verdere studies en nieuw materiaal uit de archieven van het eigen Bureau Geschiedschrijving en archieven van het Britse Rijnleger (BAOR) aanvullende informatie beschikbaar die een nog beter inzicht in de inspanningen van destijds gaven. Dat maakte het ook mogelijk noodzakelijke correcties en aanvullingen te verwerken in de oorspronkelijke teksten. Daarnaast zijn enkele nieuwe hoofdstukken toegevoegd, oudere teksten soms herschreven en hier en daar ingekort. Verder is nieuw en beter fotomateriaal toegevoegd.

Hopelijk geeft deze tweede versie een nog completer en duidelijker beeld van de enorme organisatie die destijds is opgebouwd met een bemanning van hoofdzakelijk dienstplichtigen en reservisten.

Frits van 't Spijker.

Emst, 2024

Inhoudsopgave

Regiment Aan- & Afvoertroepen	8
Werkpaarden - begin periode	10
Uitmonsterring	14
Ceremonieel	16
Geopolitieke context Europa	19
Werkpaarden - Lichte- en Middelzware Tcien	21
De AAT binnen het Legerkorps	25
De opbouw van het wegtransport	34
Werkpaarden - Zware Tcien	43
Consequenties verplaatsing verdedigingslinies	46
Het militair wegennet	51
Kaarten HAWn	58/59
Organisatie transporteenheden	64
Opleidingen en oefeningen personeel	67
Opbouw transportbataljons	76
Situatie eind 80'er jaren	86
Herhalingsoefeningen	88
Transportgroepen, algemeen 1951 – 1996	105
Transportgroepen, individueel	108
Sectie Verkeerswezen	108
101 Tgp	109
102 Tgp	111
103 Tgp	111
104 Tgp	112
204 Tgp	115
OSK en 652 Tgp	115
810 Tgp	117
811 Tgp	118
812 Tgp	120
Lijndienst – Vervoerslijndienst (vanaf 1972)	126
Humanitaire transportactiviteiten	133
Overzicht gebruikte afkortingen/codes	136
Bronnen	141
Conclusie	142

Regiment Aan- & Afvoertroepen

Dit document behandelt alleen het wegtransport als uitgevoerd door de AAT - eenheden tijdens de Koude Oorlog periode. Wegtransport was weliswaar numeriek het grootste onderdeel van het Regiment, maar ook vervoer van ander landmacht personeel en materieel over water, per rail, en door de lucht, maakten deel uit van de taken van dat Regiment.

AAT vervoers- en verkeersspecialisten vond men daarom ook op plaatsen waar ten behoeve van de Koninklijke Landmacht, ook binnen andere wapens en dienstvakken, AAT expertise kon worden gebruikt. En verder overal waar mensen, goederen en materieel moesten worden verplaatst. In Nederland, maar ook daar buiten. Zo was er, naast een **Bureau Wegvervoer**, een **Bureau Haven-, Zee- en Binnenvaart**, een **Bureau Luchtvervoer/reizen buitenland** en een **Bureau Spoorwegvervoer**. Deze hadden, op hun beurt, al naar gelang behoeftes, elk weer meerdere, of mindere, contacten met organisaties buiten de directe krijgsmacht. Zoals Ministeries, Rijkswaterstaat en andere overheidsorganisaties, regionaal, nationaal zowel als internationaal. Maar ook met civiele organisaties, zoals havenautoriteiten, de spoorwegen, luchtvaart maatschappijen en vliegvelden. En verder soms ook nog met civiele individuele bedrijven waarmee werd samengewerkt en waarmee dus contact moest worden onderhouden. Daartoe werd, veelal tijdelijk of permanent, AAT personeel, met beslissingsbevoegdheid in een lijnfunctie, of als specialist/adviseur, afhankelijk van de lokale en/of actuele situatie, ingezet. Voor een goed verloop van te verwachten veelvuldige en vaak gecompliceerde verplaatsingen, vooral over de weg, hadden alle organisatie niveaus eigen secties Vervoer en Verkeer voor planning, uitvoering en controles daarop.

Een aparte sectie vormde additioneel het onderhouden van contacten met (al of niet) NATO landen en NATO staven, vooral ook die van België, Engeland, de USA en Duitsland. Dit in verband met het plannen en werkelijk verplaatsen van mensen en materieel via Nederlands grondgebied, zowel voor oefeningen als voor het geval van oplopende spanningen of oorlog. AATers kon men dus op veel, soms totaal onverwachte, plaatsen in de hele wereld tegenkomen.

Al deze mensen, en organisaties, vielen oorspronkelijk onder de Inspectie Vervoer en Verkeer, onder gezag van de BLS. Later werden, al naar gelang de situatie, deze organisaties uiteindelijk ondergebracht bij 112 Tgp.

Bureau Wegvervoer

Het Bureau Wegvervoer coördineerde tussen behoeften van de Nationale Sector, en C 1Lk, plus landen waarvoor Nederland als Host Nation fungeerde. En tevens zorgde dit bureau, via de Afdeling Mobilisatie Voorbereiding, dat (dienstplichtige) reservisten tijdig en georganiseerd zouden kunnen worden opgeroepen, en ook dat via het Bureau Motorvordering, dat personeel over de juiste en voldoende voertuigen zou kunnen beschikken. De Commandant 812 Tgp, als stafofficier, trad daarbij op als adviseur aan C NTC.

Bureau Haven-, Zee- en Binnenvaart

Het Bureau Haven-, Zee- en Binnenvaart regelde alles wat binnen Nederland per schip werd vervoerd, maar ook wat al of niet tijdelijk in binnenvaartschepen werd opgeslagen. Via eigen schepen, maar ook via al of niet door vordering verkregen capaciteiten uit de civiele sector.

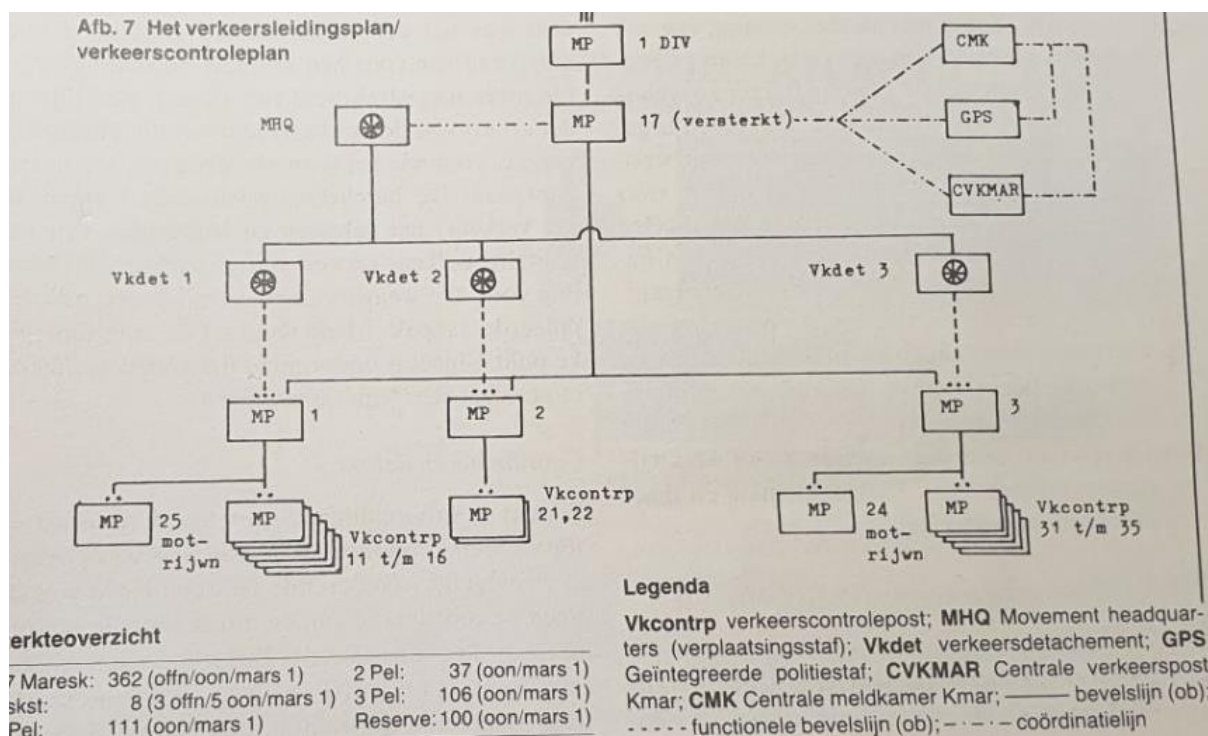
Daarnaast coördineerde het alle transporten die van overzee werden aangevoerd, voor de eigen krijgsmacht, maar ook die voor derden, voornamelijk voor Engeland en Amerika.

Bureau Luchtvervoer/reizen buitenland

Het Bureau Luchtvervoer/reizen buitenland had Aan- en Afvoer bureaus op de luchthaven van Amsterdam en Rotterdam voor de afhandeling van alle verplaatsingen, voor personeel maar ook voor goederen. Ook het charteren van luchttransport capaciteit viel onder dit bureau.

Bureau Spoorwegvervoer

Het Bureau Spoorwegvervoer regelde al het binnenlandse militaire spoorwegvervoer, inclusief mobilisatie voorbereidingen. Daartoe had het vaste en mobilisabele liaison groepen bij diverse spoorweg afdelingen voor een nauwe samenwerking met het NS personeel. Verder regelde het ook al het militair vrachtvervoer, w.o. materieel voor schietoefeningen binnen NL en andere Europese landen. Het bereidde al het railvervoer voor zoals nodig voor de initiële opvoer, maar ook herbevoorrading van mensen en materieel van het 1 Lk naar Duitsland in tijd van oorlog. In het kader van HNS coördineerde het de raildoorvoer van doortrekkende legereenheden, personeel en materieel, naar bases in Duitsland van Engeland en Amerika.



Werkpaarden - begin periode

Uit Engelse, Canadese en USA oorlogsvoorraden, vanaf 1944 (Zuid Nederland) tot in de 50er jaren bij parate eenheden en daarna nog bij herhalingsoefeningen:



*Chevrolet C 60,
zowel als
Ford F 60 L
beide 3 ton
4 x 4*

*Werden in Canada
gemaakt als CMP
(Canadian Military
Pattern) vtg, volgens een
Engelse specificatie.*

*Beide hadden het stuur
rechts met het gaspedaal
tussen de ontkoppelings-
en rem-pedalen.*



*GMC CCKW 353
2,5 ton
6 x 6*



*Willys MB – Ford GPW
¼ ton
4 x 4*



*Dodge D 60 L 1894
3 ton
4 x 2
Beschikbaar vanaf 1948*



*Ford F 5
3 ton
4 x 2
Beschikbaar vanaf 1950*



Wart LaFrance /
Kenworth A1
Takelauto
6 ton
6 x 6



Autocar U7146T
5 ton
4 x 4



Diamont T 969
Takelauto
4 ton
6 x 6



*Diamond T M-20 (981
Tanktransporter
12 ton
6 x 4*

*Met 45 tons Roger
aanhanger
ca 1960*

Uitmonstering

Begin 50er jaren was voor de AAT een overgangperiode. Was de KL in eerste instantie, zoals in Indië, nog hoofdzakelijk geënt op de Engelse organisatievorm en uitrusting, langzaam aan werd overgeschakeld naar een meer Amerikaanse organisatievorm met overeenkomstig materieel. Dienstplichtige rekruten werden gekleed in een (iets verbeterde en meer comfortabele) Engelse battledress, weliswaar groen, maar in het Nederlands aangeduid als “grijs”, maar wel weer met een Amerikaanse koppelriem en Amerikaanse veldfles en pioniersschop, plus, weer naar Engels model, rugzak. De (hoge) schoenen daarbij waren standaard zwart. Dat alles gecompleteerd met een Amerikaanse helm en ofwel een Engels Lee Enfield (repeteer-) geweer met een spijkerbajonet, of het semiautomatische Amerikaanse Garand geweer met bijbehorende lange platte mesbajonet. Doorgestroomd naar de parate troep kregen de chauffeurs de veel kleinere, in lengte en kaliber, (Amerikaanse) M1 karabijn, een overigens geliefd wapen.

De “multilagen binnen- en buitenpakken,” veel comfortabelere gevechtspakken, naar Amerikaans model, kwamen pas veel later, in 1967. Daarop kwamen geen onderdeeluitmonsteringen voor. Op de uitgaanstenuen, een lichtere broek met een kort groen jasje, vreemd genoeg veldtenue genoemd, was dat wel het geval, hoewel beperkt. Daarom werden, op eigen (onderdeels-) initiatief zelf borstzak emblemen ontworpen en (met toestemming) gedragen. Later weer aangevuld met de z.g. onderdeels halsdoeken.

Als hoofddekseel hoorde daar, vanaf de eerste dag, de grote, grove en weinig elegante Engelse baret bij. Die, eenmaal bij de parate troep, veelal en in elk geval door het kader, vervangen werd door de zelf betaalde, maar wel geaccepteerde, veel kleinere, en lichtgroen gekleurde, “buitenmodel-” baret. Ook door de officieren, zowel beroeps als reservisten, bij de z.g. service-dress. De platte pet werd niet of nauwelijks gebruikt; alleen als dat uitdrukkelijk gevraagd, of zelfs bevolen, werd.



“Buitenmodel” baret, half 50er jaren, met baretembleem 5 wielmoeren.

Bovenaan de mouwinzet van het “Engelse” tenue stond de “straatnaam”: Aan- en Afvoertroepen. Op de schouder epauletten (of later op de revers) het AAT embleem en op de baret, natuurlijk, het goudkleurige AAT baretembleem op de blauwe ondergrond. Van dat embleem waren meerdere typen in omloop: de oudst bekende was met 7 wielmoeren, en met verlaagde kroon. Daarna volgde, vanaf 1953 het type met 5 wielmoeren en verhoogde kroon, en vanaf 1963, datzelfde embleem maar nu weer met 7 wielmoeren. Ook dat kroontje was weer bijzonder, deze z.g. Wilhelminakroon week af van de kronen als gebruikt op emblemen van andere wapens en dienstvakken. Binnen de AAT circuleerden verhalen dat er nog ander baretembleem was, met 2 of 3 wielmoeren, maar bewijs daarvoor is niet gevonden.



"Straatnaam"



Schouder/mouw
uitmonstering, oud Engels
model tenue, 50er jaren



Schouderembleem



Kraagpatten (kraagspiegels)
DT, 1963



Baretembleem, oudst bekende,
voor 1952



Baretembleem, 5 wielmoeren
1953 – 1963



Baretembleem, 7 wielmoeren
vanaf 1963



Halsdoek AAT, 80er jaren



Onderdeels
Borstzakemblemen

Ceremonieel

Ceremonieel heeft bij de doorsnee AATers, meer doeners dan liefhebbers van uiterlijk vertoon, nooit een zodanig belangrijke rol gespeeld als bij sommige andere legeronderdelen. Dat zal ook wel een gevolg zijn geweest van het feit dat de mensen die betrokken waren bij het wegtransport relatief weinig op het kazerneterrein verbleven. Ze waren bij voorkeur op hun werkterrein, gewoon op de openbare weg dus. Aangetreden voor de compagnies of zelfs bataljons appels bleven de appelplaatsen daarom vaak opvallend leeg.

In de 50er jaren defileerde wel het hele bataljon bij beëdigingen van reserve officieren. Muziekkorpsen werden daarbij van andere legeronderdelen geleend; de AAT had zo iets zelf toen nog niet. De eigen defilémars kwam pas in 1982.



Bataljonsdefilé, 112 Tbat, beëdiging reserve officieren, Lpl Nunspeet, november 1956.

C A Cie: toenmalig Elnt (later Lkol AAT) A. Slobbe.

PC 1e peloton: dpl tijdelijk reserve Tlnt M.H.M. Braam.



Festiviteiten ter gelegenheid van 50 jaar Regiment AAT, 1965, defilé voertuigen op het circuit van Zandvoort. Op de foto DAFs YA 314 van 49 Tcie van 820 Tbat (eerder 113 Tbat) van 103 Tgp, gelegerd te Haarlem.

Bij het 75 jaar bestaan van de AAT werd in 1990 op de Koning Willen II kazerne te Tilburg de KMD-AAT gedenksteen geplaatst in aanwezigheid van Z.K.H. Prins Bernhard. Deze gedenksteen werd later verplaatst naar het gebouw van de Historische Verzameling AAT te Stroe, en nog weer later naar het gebouw van de Historische Collectie van het Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen te Soesterberg.



Gedenksteen KMD AAT

Hoogtepunt voor AATers was natuurlijk de toekenning van een eigen vaandel in 1975 (K.B.41 dd 29.04.1975) door H.M. Koningin Juliana, temeer dat dit de eerste keer was dat een dienstvak een vaandel mocht voeren en kreeg. De uitreiking aan de toenmalige Regiments Commandant, (tevens C 104 Tgp), Kol J. van den Eykel, vond plaats 18.11.1975 op de Generaal Winkelman Kazerne (Legerplaats Nunspeet) door Z.K.H. Prins Bernhard. De vele aanwezigen kregen daarbij, naast de vaandelwacht met vaandel, ook wel weer alle typen voertuigen die de AAT in gebruik had tijdens een defilé te zien. In 1979 werd de toegekende cravate "Indië 1946 – 1949" aangehecht. De AAT Indië veteranen voelden zich erkend !!



Beide zijden van het geborduurde vaandel, met de cravate.



Vaandelwacht tijdens het defilé ter gelegenheid van de vaandeluitreiking (1975)

Commandant: Eerste Luitenant F. de Beer. (waarschijnlijk)
Vaandeldrager: Sergeant Majoor G. Bomhof
Rechter voorman: Sergeant I: T. Ten Oever

De andere leden van de vaandelwacht waren korporaals/soldaten uit AAT onderdelen

Het Regiment AAT kende sinds 1985 ook een legpenning die werd uitgereikt aan mensen, militairen ongeacht rang of functie, maar ook aan niet-militairen, die zich in het bijzonder extra verdienstelijk hebben gemaakt ten behoeve van het Regiment. Hij werd toegekend en uitgereikt door de Regiments Commandant op voordracht van de (inmiddels ook niet meer bestaande) Traditieraad van de AAT. Tussen 1985 en 2000 gebeurde dat 17 keer.



Geopolitieke context in Europa

De geopolitieke context in Europa en de rol, en ontwikkeling, van het Legerkorps, in wat de Koude Oorlog, periode 1950 – 1990, is gaan heten.

Na de tweede wereldoorlog, met Duitsland verslagen, werd het grondgebied van Duitsland verdeeld tussen de 4 grootmachten, de USA, Engeland, Frankrijk en Rusland. Nederland bleef ontredderd en arm achter. Met daarbij nog een nieuw eigen probleem. Het meende, na het beëindigen van de vijandelijkheden in het Verre Oosten, en de val van Japan, de oude koloniale en vooral commerciële belangen in het toenmalige Indië, weer te moeten verdedigen en veiligstellen. Een uiterst moeilijke en kostbare operatie die veel mensen, energie en materiaal, dat er eigenlijk niet was, zou opeisen. Tussen 1946 en 1950 werden alle middelen daaraan besteed; een enorme krijgsmacht moest worden opgebouwd, verscheept en onderhouden. Bij een nauwelijks nog bestaande infrastructuur in Indië was wegtransport eigenlijk de enige optie. De AAT werd een belangrijk element in de legeropbouw daar; meer dan 30 transportcompagnieën waren er actief!

In Europa bleek de eensgezindheid van de geallieerden die tegen Duitsland vochten na 1945 steeds minder hecht te worden. Elk land zocht meer en meer de eigen belangen, vertrouwend op de militaire overmacht, en financieringen, van de Verenigde Staten van Amerika. Dat zelf overigens ook weer commerciële belangen zag in de wederopbouw van een verwoest Europa, en vooral samenwerking op basis van democratische principes, zocht.

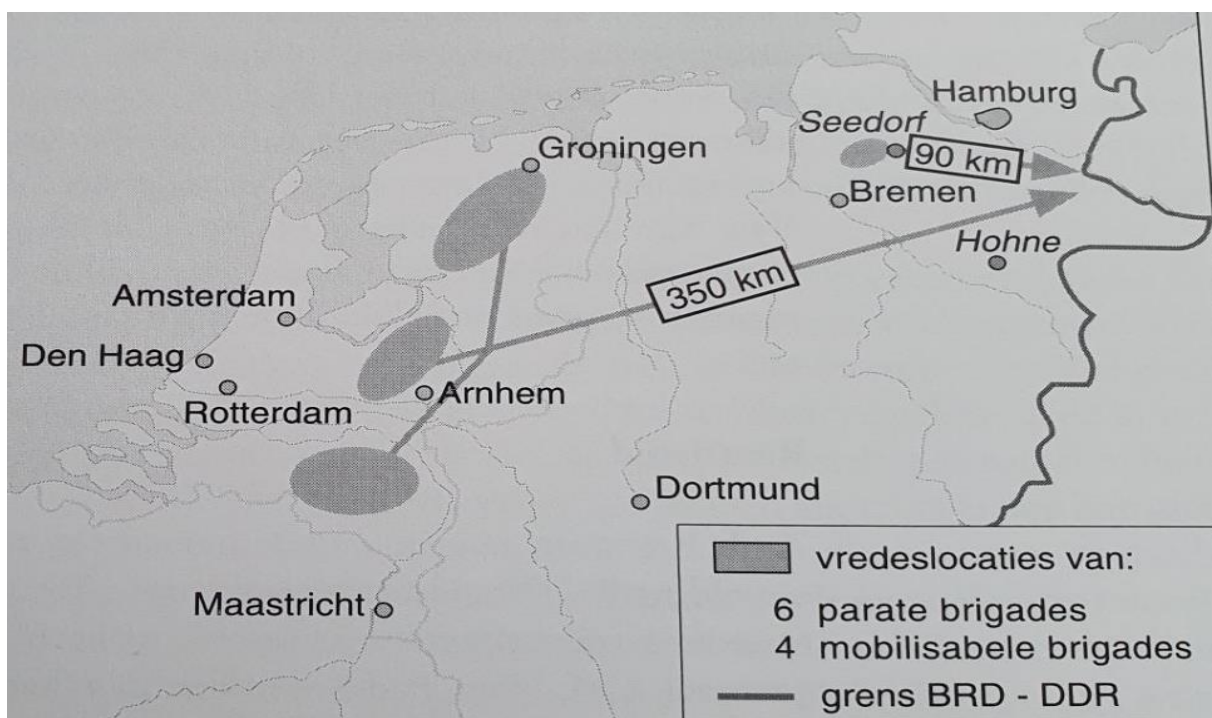
Rusland, dat zich ook enorme opofferingen had moeten getroosten in de strijd tegen Duitsland en ook verarmd was, moest ook een nieuwe toekomstvisie ontwikkelen. Echter, redenerend vanuit een ander wereldbeeld, gebaseerd op het machtsdenkend communisme onder Stalin, vreesde daarbij invloed in Europa te verliezen. Het zocht expansie in Oost Europa, door de eigen doctrine langs hun oost- en zuidgrens via gelijkgezinde overheden te implementeren. Dergelijke acties mislukten in Frankrijk, Griekenland en Italië, maar ze waren succesvol, ook door de inzet van militaire machtsmiddelen, in de landen langs hun westgrens, tot en met Oost Duitsland. Twee contrair reagerende machtsblokken ontstonden.

In reactie ontstond, onder Amerikaanse leiding, in 1949, de Noord Atlantische Verdrag Organisatie (NAVO), waarbij de USA en Canada met West Europese landen, w.o. Nederland, afspraken in geval van militaire dreiging elkaar te zullen helpen. Wat voor Nederland o.m. inhield dat later de USA, ook nucleaire, wapens in ons land in opslag brachten. Nederland moest daarbij vanaf begin 50er jaren een geheel nieuwe krijgsmacht opbouwen. Het Eerste Legerkorps (1 Lk) werd in 1949 opgericht, maar veel van ons militaire materieel was in Indië achtergebleven en geld voor nieuwe aankopen was er niet of nauwelijks. We waren en bleven voorsnog afhankelijk van Amerika. Ervaren personeel was er wel, maar de meesten van de teruggekeerden, oorlogsvrijwilligers en dienstplichtigen van alle rangen, waren ook nodig voor de wederopbouw van de inmiddels weer groeiende economie in de civiele wereld.

Aanvankelijk was de NAVO strategie dat bij oorlogsdreiging de oostelijke verdedigingsgrens voor Nederlands gebied zou liggen langs de IJssel. Voor Nederland geen prettige gedachte. Nadat West Duitsland in 1955 weer een eigen krijgsmacht kreeg (de oude was in 1945 ontbonden) en meteen toetrad tot de NAVO, reageerde Rusland met de organisatie van het Warschaupact waarin alle krijgsmachten binnen de invloedssfeer van Rusland werden verenigd.

In 1958 verlegde de NAVO de verdedigingsgrens verder naar het oosten. Naar de Weser in Duitsland. Een goede propositie voor ons land, maar wel met de consequentie dat Nederlandse strijdkrachten dan ook op Duits grondgebied zouden moeten gaan opereren, met alle logistieke consequenties van dien.

De problemen werden voor Nederland nog groter toen de NAVO in 1966 definitief besloot de oostelijke verdedigingsgrens verder te verleggen naar de Elbe, direct aan de grens met Oost Duitsland. Waardoor de beide machten, de NAVO en het Warschaupact, direct tegenover elkaar kwamen te staan. En 1 Lk in het door C Northag aangewezen gebied ten zuid oosten van Hamburg zou moeten acteren. De aanvoerafstanden vanuit de basisdepots in Nederland naar de voorste linies namen daarbij (globaal) toe van 100 km tot 350 km, wat resulteerde in een nieuwe bevoorradingssituatie. Bij oorlogsdreiging zouden bovendien ook nog de in Schaarsbergen en Oirschot gelegerde brigades, resp. de 11e en 13e moeten worden overgeplaatst naar de FCZ. Over een afstand van ongeveer 450 km, waarvoor zeker aanvullende AAT transportsteun nodig zou zijn. Speciale opvoerroutes, nrs 4 en 8, voor een snelle opmars, werden daarvoor gereserveerd.



Vredeslocaties van 1 LK in NL, ten opzichte van die in een mogelijk operatiegebied, 1966.

Werkpaarden -

Lichte en Middelzware Tcien

Alle transportcommandanten, van PC tot BC, (en stafofficieren), hadden bij de AAT een eigen begeleidingsvoertuig, met chauffeur. Aanvankelijk werd daarvoor gebruikt de Amerikaanse jeep, overgenomen uit WO II voorraden. Die bleven tot laat in de 50er jaren standaard bij parate onderdelen en voor herhalingsoefeningen nog langer.

Vanaf 1955 begon de instroom van de Willys NEKAF jeep, in Nederland in eerste instantie geassembleerd/geproduceerd door de Nederlandse Kaiser Frazer fabrieken te Rotterdam. De Nekaf bleef aanvankelijk in gebruik tot 1962. Opgevolgd door de Munga, een Duits product van Auto Union, dat niet voldeed en die rond 1970 weer uit de organisatie verdween. Nekafs uit mobilisabele opslag werden daarna voor veel krijgsmacht onderdelen weer van stal gehaald en bleven in bedrijf tot 1976. De AAT commandanten gebruikten als opvolger van de Munga enkele jaren de DAF 66 YA. De opvolger daarvan werd de Engelse Landrover, Laro in gebruikstaal.



*Willys MB / Ford GPW
Jeep, WO II,
(112 Tbat, 1957)
250 kg
4 x 4*



*NEKAF jeep, M 38A1
250 kg
4 x 4
1956 - 1962
1970 - 1976*



Munga
250 kg
4 x 4
1962 - 1970



DAF 66 YA
400 kg
4 x 2
1971 – ca 1980



Landrover Series III-88
500 kg
4 x 4
vanaf 1979

De nieuwe DAF vrachtauto's kwamen vanaf ca. 1952 beschikbaar. Aanvankelijk enkele YA 318 (artillerietrekkers) bij Ltciën, in afwachting van levering DAF YA 314 die vanaf 1954 instroomden en daarna het standaard AAT vtg werd. De oude YA 318 vtgn werden tot eind 80er jaren nog gebruikt bij herhalingsoefeningen.



DAF YA 318 / 328
3 ton
6 x 6
1951 –1958



DAF YA 314
3 ton
4 x 4
1954



DAF YA 616
6 ton
6 x 6
1959



DAF YT 514 trekker
5 ton
4 x 4 (1960)
DAF YAF 1034 benzine
tankoplegger
10.000 liter (1960)
Foto: 1985



DAF YA 4440
4 ton
4 X 4
1977



DAF YF 616, tankauto
7.000 liter, 6 ton
6 x 6
1960
Voornamelijk in gebruik bij Bevo
Cien



Landrover serie III-109
Als type III-88, maar dan
langer met verlengd chassis en
vergroot laadvermogen:
750 kg
4 x 4
vanaf 1979
gebruikt door Cn OHgrn
Bevo- en Tcien

De AAT binnen het Legerkorps

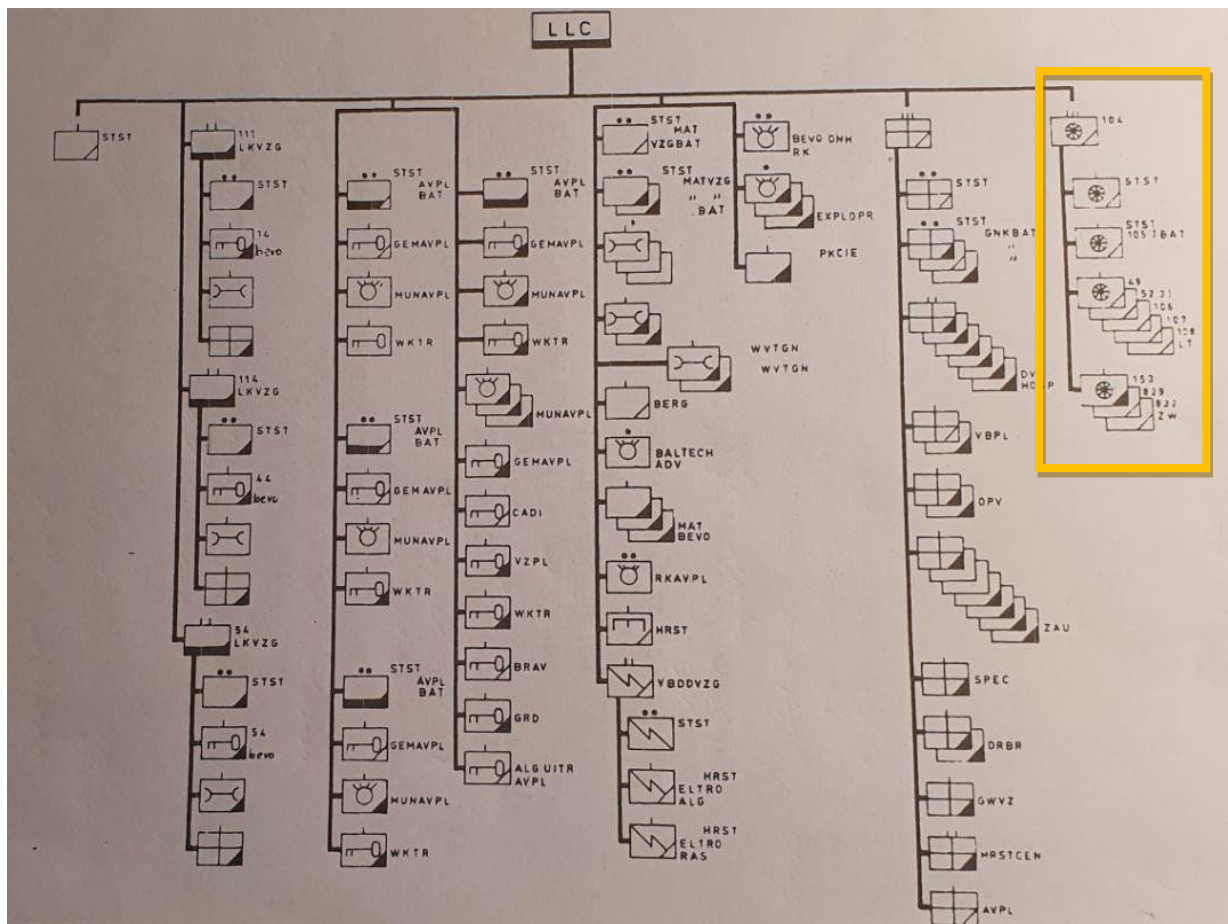
Het Legerkorps (Lk) werd opgericht, als uitvloeisel van het toetreden van Nederland tot de NAVO, in 1949. Aanvankelijk als “Strijdkrachten te Velde”, vanaf eind 1952 onder de naam Eerste Legerkorps (1 Lk). In geval van een gewapend conflict, zou 1 Lk het spits moeten afbijten en in de voorste linies opereren. In de loop van de jaren ontwikkelde 1 Lk zich tot een krijgsmacht van 3 divisies, de z.g. 1e Divisie 7 December en de 4e Divisie, beide paraat, plus de mobilisabele (5e) Divisie. Elke parate divisie bestond uit 1 pantserbrigade en 2 pantserinfanterie brigades, met een sterkte, in vreedstijd van ca. 35.000 man, en in oorlogstijd ca. 80.000 man, de meesten daarvan dienstplichtigen. Bij het toetreden van Duitsland tot de NAVO in 1955 kreeg Nederland, onder bevel van de NAVO Northern Army Group, als actiegebied een deel van de Noord Duitse Laagvlakte. Daartoe werd in eerste instantie (een deel) van wat toen de 121 Lichte Brigade was, en later de 41e Pantserbrigade in Seedorf/Duitsland gelegerd.

Bovendien moderniseerde en mechaniseerde het Nederlandse Legerkorps in die opbouw periode aanzienlijk, wat alles bij elkaar een sterk verhoogde “consumptie” van verbruiksgoederen, met name brandstof en, ook nog meer en nog zwaardere, munitie tot gevolg had. Railvervoer en binnenvaart transport kregen meer aandacht, en pijpleidingen voor brandstofaanvoer werden aangelegd, maar desondanks steeg de behoefte aan flexibel wegtransport enorm. Bovendien werd er, terecht, van uitgegaan dat bij acute dreiging en dus de omschakeling van vredes- naar oorlogsterkte, de vraag naar aanvoer via wegtransportmiddelen aanzienlijk zou toenemen.

Voor het transport vanuit het achterland in Nederland naar de, zich ook naar het oosten verplaatsende, aanvullingsplaatsen zouden veel mobilisabele AAT transporteenheden nodig zijn. Deze opereerden dan vanuit Oost-Nederland, onder bevel van (ob) Territoriaal Bevelhebber Oost (TBO), die daarvoor 810 Transportgroep (810 Tgp) ter beschikking had.

De “eigen” parate, transportcapaciteit van het Legerkorps steeg door de voortdurende reorganisaties ook aanzienlijk. De divisies moesten aanvankelijk zelf hun voorraden gaan halen in de aanvullingsplaatsen, ten behoeve van de verder naar voren liggende brigade-verdeelplaatsen. Die divisies hadden elk een eigen AAT transportbataljon. Zo werd 102 Tbat van 1 Lk in 1964 voor de 1e divisie omgenummerd als 11 Divisie Tbat.

Voor het uitvoeren van eigen transporten binnen het 1 Lk gebeuren beschikte C 1 LK over eigen parate transporteenheden, Tbats met Ltci en Zwtci. In de periode (1958/1960 tot 1981) ondergebracht bij 104 Tgp. Elke Divisie, zowel parate als mobilisabele, hadden een eigen Tbat. Die werden later opgesplitst in aparte transport pelotons voor elke brigade. Ze kregen daarbij een nummer gelijk aan die van de betreffende brigade. Voorts kon C 1 Lk indien nodig beschikken over mobilisabele Tbats uit het Basis Commando (BaC) van 1953 – 1960, Reserve Strijdkrachten (RSK), Nederlands Logistiek Steun Commando (NLSC) en de Ondersteunings Strijdkrachten (OSK) van 1959 – 1964). Later de Legerkorps Logistieke Stafdetachementen (LLSDn) en vanaf 1971 het Legerkorps Logistiek Commando (LLC) tot eind 90er jaren.



Organogram LLC, met 104 Tgp, waarin 105 Tbat en Zwtcien, vanaf 1971 tot eind 90er jaren.

In 1965 werd besloten dat de Brigades, zonder tussenkomst van de Divisie, logistiek zouden worden verzelfstandigd. Ze kregen daartoe elk een bevoorradingscompagnie (Bevocie). Zo ging 11 Div Tbat over in 11, 42 en 43 Tcie, één compagnie per brigade. De overblijvende Tcie werd opgeheven. Deze brigade Tcien werden kort daarop, samen met de Divisie intendancecompagnieën, omgevormd, met hetzelfde nummer, als brigadebevoorradingscompagnieën. De Bevocien ontstonden aldus. De Intendance verzorgde de bevoorrading van vooral klasse I, III en V en de commandant. De AAT leverde de transportmiddelen en de plv commandant. De Bevocien haalden de benodigde voorraden zelf op uit de aanvullingsplaatsen en reden die naar de brigade verdeelplaatsen. De verscheidenheid aan goederen noopten tot het gebruik van aangepaste voertuigen met soms eigen laad/los installaties en/of zelfs heftrucks. Maar Bevocien werden ook breder ingezet. Zo had o.m. 13 Bevocie enkele omgebouwde DAF YA 314 voertuigen die als (vijandelijke) oefentanks fungeerden bij brigade oefeningen.



Wegwijzer naar vdpln KI I en KI III van 13 Bevocie, als gebruikt tijdens oefening Seven Arrows (met 12 PainfBrig te Duitsland), maart 1983.



DAF YA 314, omgebouwd als dummytank, voor oefening Duitsland, 1982

Samen met andere ondersteunende eenheden, zoals b.v. een Geneeskundige compagnie, de Bevocien en TD herstelplaatsen, werden deze in 1966 ondergebracht in de zogeheten Treinenbataljons.

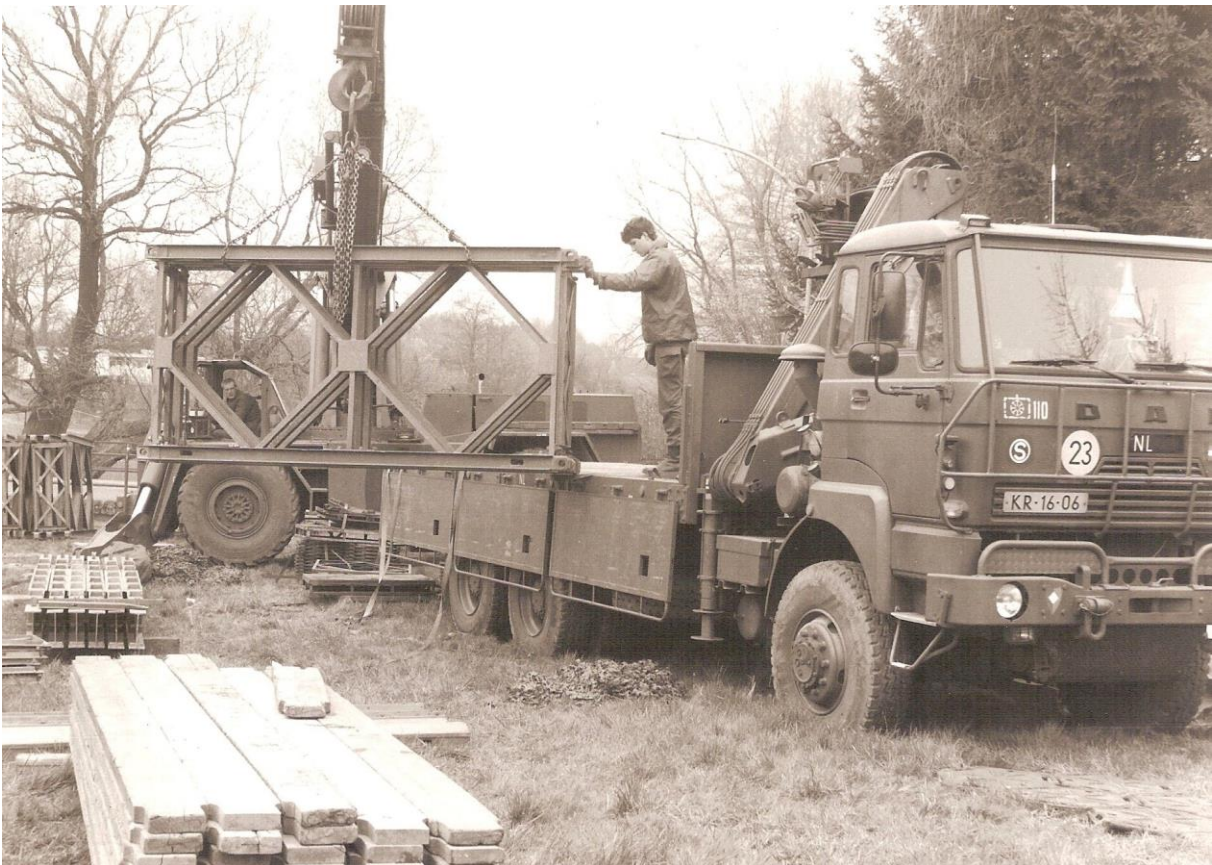
Aanvankelijk waren de lichte transportcompagnieën alleen uitgerust met DAF YA 314 3 tons (4 x 4) voertuigen (met 1 tons aanhanger). Later, toen de gevraagde transport capaciteit niet alleen groter werd, maar ook het aanbod van te vervoeren goederen veranderde, en bovendien ook binnen de landmacht nieuwe transporttechnieken geïntroduceerd werden, kwamen modernere vtgn, ook grotere (laad-) vermogens: vanaf ca 1963 de YA 616, 6 ton, 6 X 6, en vanaf 1977 de DAF YA 4440, 4 ton, 4 x 4. De eerste met name voor specifieke doeleinden als bergingsvoertuig en voor munitie vervoer.

Daarnaast beschikte C 1 Lk ook over een enkele (829/832) Zware Transport Cie. (Zwtcie), ondergebracht bij 105 Tbat: 10 tons trekker/oplegger combinaties, later aangevuld met enkele cien 10.000 liter trekker/tankoplegger combinaties, de z.g. Zwtcie (BOS), benzine, olie, smeermiddelen. De Zwtcien waren aanvankelijk uitgerust met oud Amerikaans materiaal. Vanaf begin 60er jaren stroomde nieuw materiaal in. De trekkers kwamen van DAF, de YT 514 (vanaf 1960, 5 ton, 4 x 4), de YT 616 (vanaf 1960, 6 ton, 6 x 6) en de YTV 2300 DHS (vanaf 1980, 100 kN, 4 x 4). De opleggers kwamen van verschillende fabrikanten.

Omdat enerzijds de eisen van het LK (LLC) op het gebied van flexibiliteit in de bevoorrading bij steeds groter wordende volumes, vooral voor brandstof en munitie, en anderzijds de drang om efficiënter met mensen en materieel om te gaan, werd vanaf de eerste helft van de 80er jaren veel nagedacht over een lange termijn plan. Uitgangspunten waren bulkbevoorrading van KI III en KI V. In de praktijk het gebruikmaken van het brandstofdistributiemiddel (BDM) van 3.000 liter en voor munitie de gepalleteerde standaardlaadeenheden munitie (SLEM). Het gesjouw met jerrycans en losse kleine eenheden (zware) munitie zou dan geschiedenis worden. Het denken, de transportmiddelen, de transport organisaties, zowel als de commandovoering zouden dan moeten worden aangepast. Maar ook de samenwerking met, en tussen, de lkvzgbats, de avplbats en bevocien zou vragen om meer en betere planning en coördinatie.



Voertuigen als in gebruik bij 13 Bevocie, Lpl Nunspeet, 1982: v.l.n.r.: Landrover 0,75 kN (OHgroep en stafpel), DAF YA 4440 (jerrycan vervoer), DAF YAS 4440, (shelteropbouw/container), DAF YA 314 (oud/oefendoeleinden), DAF YB 616 Bergingsvtg (OHgroep), DAF YA 616 (gemengd tpel), DAF YF 616 (tanker gemengd tpel), Volvo BM TOR (vorkheftruck munitie), Landrover 0,5 kN.



DAF YMZ 2300 DHS met ALK 120 km, 100 kN, 6 x 6, (circa) 1985, van 110 Gemzwtcie (105 Tbat) laadt geniemateriaal.

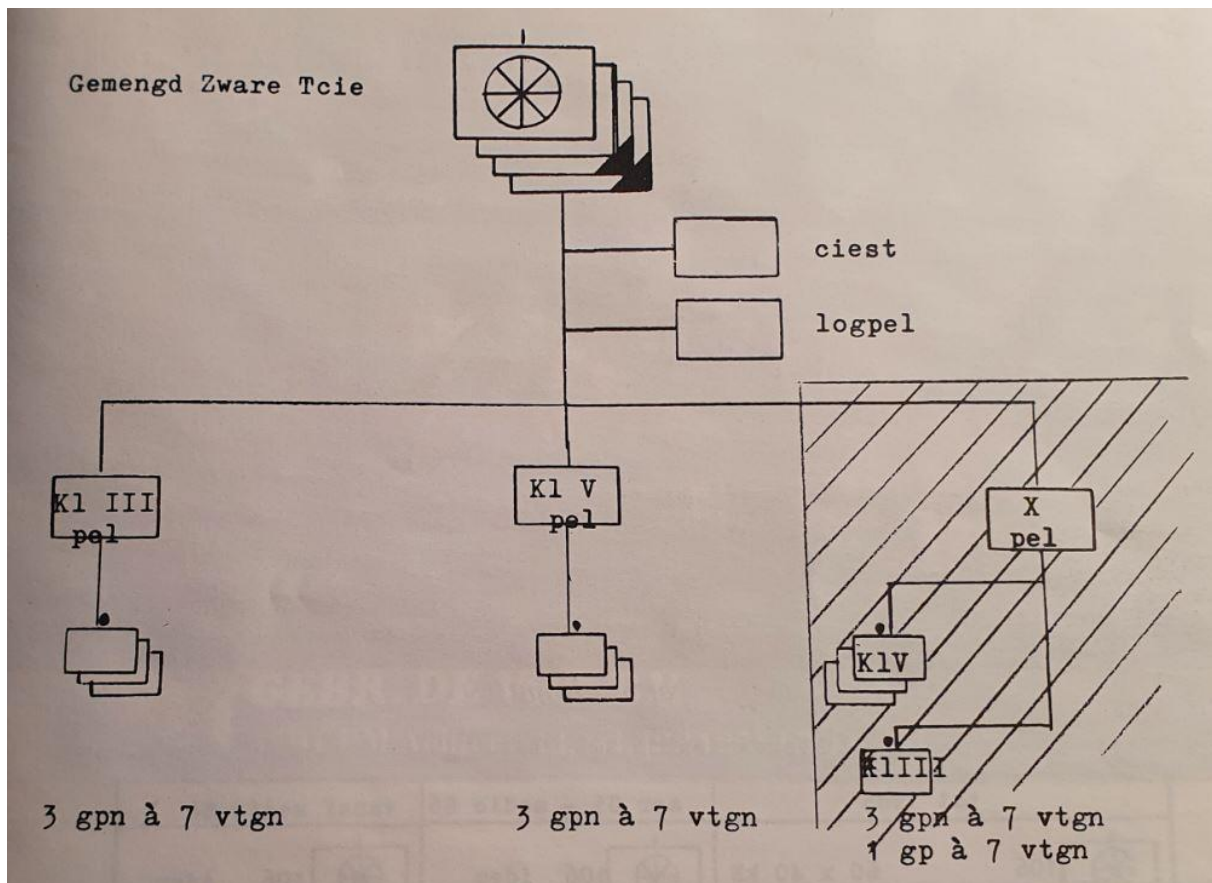
Voor 105 Tbat, operationeel in het 1 LK gebied, ob van C - LLC, zou dit grote gevolgen hebben. De 829/832 Zwtcie waren al toegevoegd en 52 Ltctie – eerder tijdelijk uitgeleend aan OCAAT – moest zich ook gaan voorbereiden op een oorlogstaak. De planning voorzag in een sterke uitbreiding, voor personeel, materieel, en taken. En vanaf 1985 kon 105 Tbat zich dus opmaken voor een nieuwe organisatiestructuur, nieuw en groter materieel, de cien opgedeeld in pelotons met lichte, zwaardere en echt zwaar materieel, met bovendien nog een extra logistiek peloton (logpel). De middelzware- (Mzwctie) en gemengd zware (Gemzwctie) Tcien kregen vorm. De zwctien zullen directe bevo verzorgen tussen de avplbats en de bevocien/lkvzgbats, waarbij de C-avplbat “leading” is. De Gmzwctien zullen dan weer, geheel of gedeeltelijk, onder bevel van de avplbats komen.

De verwachte benodigde oorlogscapaciteit zou te groot worden voor vredessituaties. Delen van de gemzwctien worden daarom mobilisabel gesteld, met opgelegde vtgn. Uit de (plannings-) organogrammen blijkt dat 105 Tbat een respectabel laadvermogen krijgt van ruim 4.000 (1 liter is gerekend 1 kg.) ton!

Reorganisatie 105 Tbat

tot 1985		apr 85 - medio 86		vanaf medio 86	
 106	60 x 40 kN	 106	idem	 106	idem
 107	60 x 40 kN	 107	idem	 107	idem
 108	60 x 40 kN	 108	idem	 108	60 x 30 kN of 7 60 x 40 kN
 89	60 x 40 kN	 109	48 x YAZ 100kN	 109	48 x YAZ
 52	60 x 40 kN	 110	idem	 110	idem
 829	38 YT514 + 74 ople 100 kN 10 civ trks+22ople 200 kN	 829	Gude mit of 48 x YTV	 111	28 ople K1111 70YTV 42 ople 200 kN
 832	48 YT514+48 ople 8 civ trk 10000 1 20 YF616 7000 1	 832	idem	 112	als boven
 153	48 YT514 + 48 ople 10000 1	 153	idem	 113	28 ople K1111 71 YTV 43 ople 200 kN
				 114	als boven

Plan reorganisatie 105 Tbat (LLC), 1985, (NNA 85-1) (De nummeringen van cien zijn dan nog slechts voorstellen.)



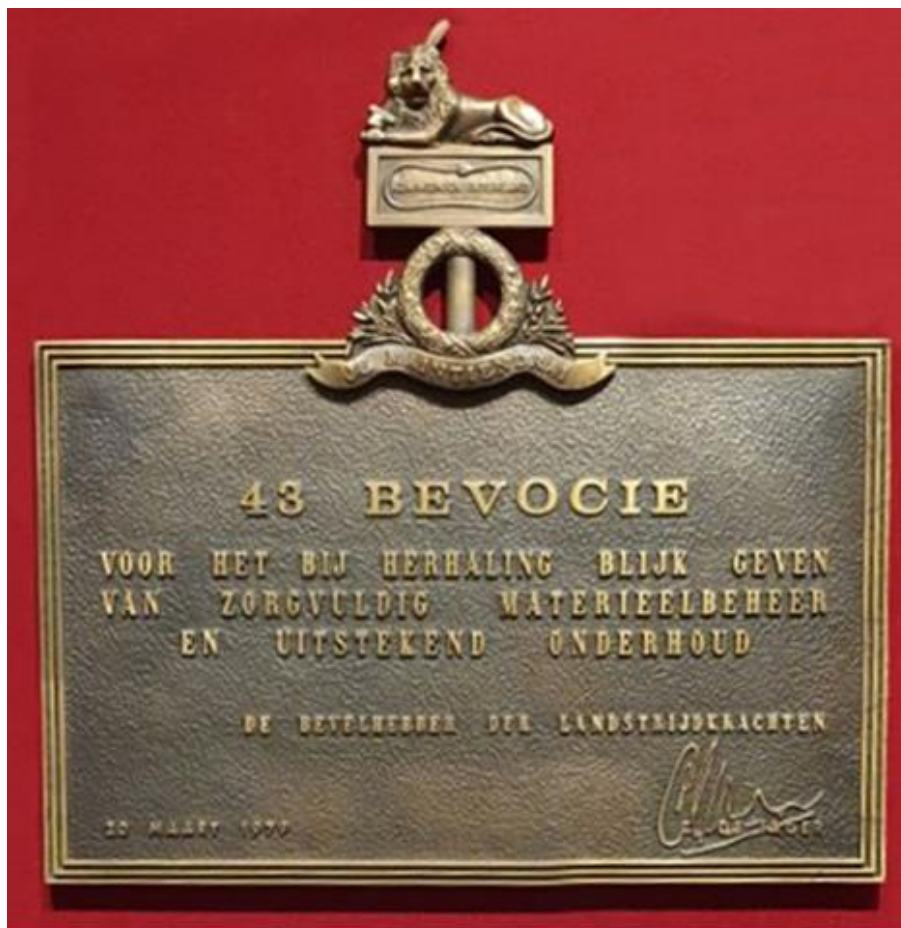
Organogram gemzwctcie, Plan reorganisatie 105 Tbat, deels mobilisabel, 1985, (NNA 85-1)

Legenda

KN	= Kilo Newton = 0,1 ton gewicht
30 KN	= vrachtauto DAF YA 314 (3-tonner)
40 KN	= vrachtauto DAF YA 4440 (4-tonner)
YT514	= 2-assige 5-tons DAF trekker (diesel, oud)
opl	= oplegger
trk	= trekker
YF616	= 3-assige 6-tons DAF (7000 l) tankauto (benzine, oud)
YAZ	= 3-assige 10-tons DAF 2300 vrachtauto met laadkraan (diesel, nieuw)
YTV	= 2-assige 10-tons DAF 2300 trekker (diesel, nieuw)
opl KL 111	= 21000 l tankoplegger voor het bulkbevoorradingssysteem KL III (nieuw)
opl 200KN	= 20-tons oplegger met verrijdbare (auto)laadkraan, ALK (nieuw)
	= mobilisabel
	= gedeeltelijk mobilisabel

Overzicht vtgn, Plan reorganisatie 105 Tbat, 1985 (NNA 85-1)

De latere integratie van Intendance en AAT, begonnen met de bevocien, krijgt hier in de praktijk al verdere vorm! Transportmiddelen, aangepast aan vraag!



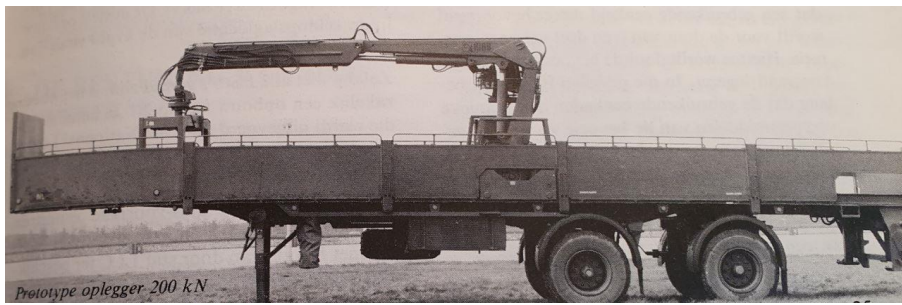
43 Bevocie kreeg in 1979 de hoogste onderscheiding die de Bevelhebber Landstrijdkrachten aan een onderdeel kan geven.

De plannen waren er; in de loop van 1985 leverde de 49 Ltctie de oude DAF YA 4440 in, in ruil voor de nieuwe de DAF YAZ 2300 DHS, 9 kN, 6 x 6, met (HIAB 965/90 – waarmee chauffeur zelf kon laden/lossen) ALK. In februari 1986 was de vervanging voltooid, werd 49 Ltctie opgeheven en was de nieuwe 110 Mzwctie een feit.

Andere Ltctien met DAF YA 4440, 4 tons vtgn, werden omgebouwd voor bulk distributie KI III door middel van een tankopbouw 3.000 liter en pompeenheid (bdm), plus 10 jerrycans voor andere, additionele, BOS producten. Pompcapaciteit 300 l/minuut.



*DAF YF 4442 DNT
Brandstoftankauto met
pomp, 40 kN, 4 X 4, 1992*



*(Pacton ?)
Munitie oplegger met
VALK
20 ton
MLRS
1989*

De Zwitcien krijgen hun KI III 21.000 liter, en KI V 20 kN, met VALK opleggers, beide getrokken door DAF YTV 2300 trekkers:



*Ten Cate Tankoplegger
20 ton
1985*

Transport procedures:

KI V

Gemzwitcien halen voorraden van FSTs bestemd voor avpln (opbouw), plus eventueel direct door naar vdpln. Gebruikende eenheden, en/of bevocien van het lkvzgbat halen voorraden bij vdpln. NLC, via 810 Tgp, vult voorraden voor FSTsn, resp. avpl, aan met staus.

KI III

BTM's (21.000 l opleggers) van de gemzwitcien halen brandstof bij CEPS voor avpln en rijden eventueel door naar vdpln.

BDM'n (3.000 L met ook O+S in jerrycans) van 105 Tbat rijden tussen vdpln en gebruikende eenheden. BDM'n van gebruikende eenheden halen op bij vdpln.

Olie en smeermiddelen (O+S) komen in jerrycans van het NLC, dat ook de herbevo van avpln verzorgt, (via 810 Tgp). Bevocieen halen zelf O+S op uit avpln of vdpln.

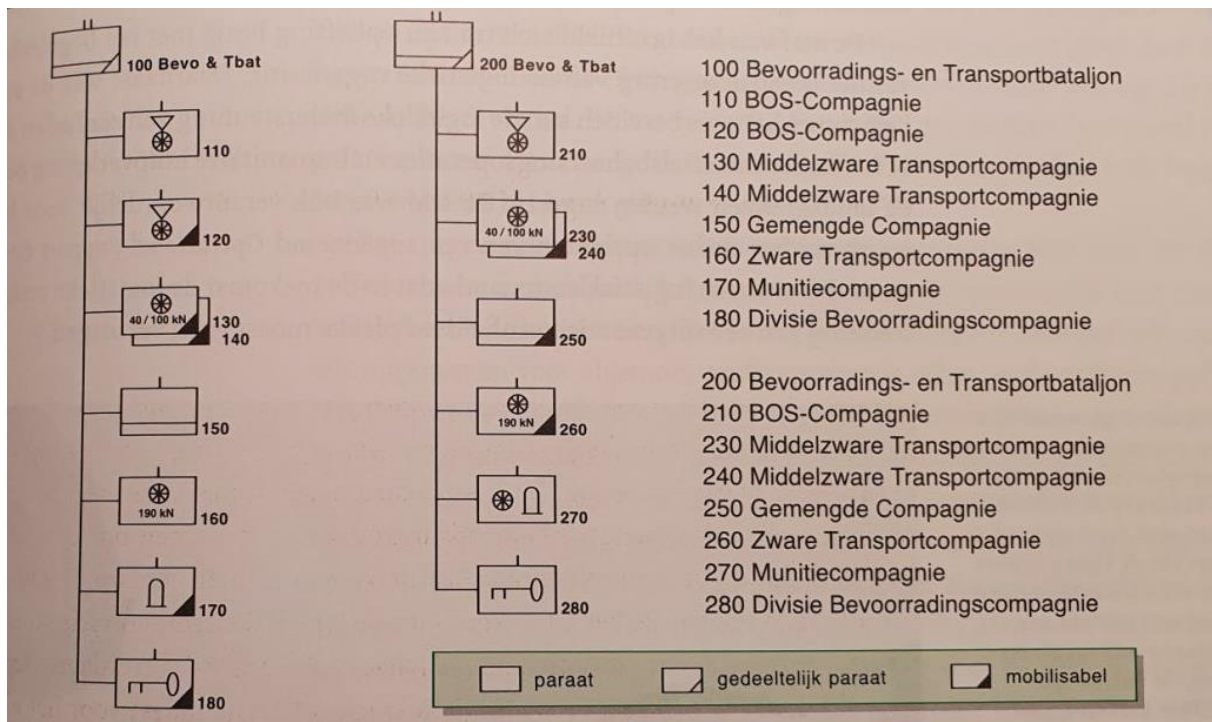
Nog weer (enkele reorganisaties) later, in 1995, na de koude oorlog periode dus, ontstonden weer de Bevoorradings- en Transportbataljons van de Divisie, waarin de factor transport

volledig was geïntegreerd in het Intendance gebeuren. In 2000 zouden de beide Regimenten, Intendance en AAT, volledig samensmelten. De in dit kader bedoelde AAT eenheden blijven in dit verhaal geheel buiten beschouwing. Er kwam een geheel nieuwe organisatie met een geheel nieuw concept voor wat betreft logistieke principes, bevoorrading en daarop aangepaste transportpercepties, containerisatie, wissellaadsystemen, gebruik van flatracks, met aangepaste wegtransportmiddelen.



Links: DAF YTV 2300 DHS (Opvolger van de DAF YT 514) Trekker 100 kN 4 x 4 1988

Rechts: DAF YT 514 Trekker 50 kN 4 x 4 1967



100 en 200 Bevoorradings- en Transportbataljon 1995

De opbouw van het wegtransport

Voor een goed begrip: het Regiment Aan- en Afvoer Troepen (AAT) omvatte veel meer dan alleen wegtransport. Alles wat binnen de landmacht met militair verkeer en vervoer te maken had kwam altijd samen bij de top van de AAT organisatie. De Inspecteur Verkeerswezen (1951), later Inspecteur Vervoerswezen, (waaruit het Regiment AAT voortkwam) was na de tweede wereldoorlog verantwoordelijk voor alles wat te maken had met het verplaatsen van mensen, goederen, en materieel over de weg, via het spoor, over het water en door de lucht. Een zeer breed gebied dus. De steeds hogere eisen gesteld aan kwaliteit en kwantiteit in het algemeen, andere en nieuwe geopolitieke situaties, nauwere samenwerking met bevriende landen via de NAVO, maar ook met het bedrijfsleven, zowel als het deelnemen aan internationale missies, resulteerden in een steeds uitgebreidere organisatie. Uiteindelijk in 1996 geëvolueerd tot de Defensie Verkeer en Vervoers Organisatie (DVVO), waarin uiteindelijk, zoals elders omschreven, alle transport en vervoerstaken van drie krijgsmachtdelen werden samengevoegd.

Om dat alles goed te kunnen doen is veel mankracht, kennis, expertise en vooral ervaring nodig. Dat alles was steeds binnen de AAT aanwezig en functioneerde dagelijks, binnen en buiten Nederland. Maar normaal voor het grote publiek onopgemerkt. Dat laatste gold echter niet voor het wegtransport. Dat was voor iedereen duidelijk zichtbaar. De (aanvankelijk dienstplichtige) AAT chauffeurs, en hun kader, vervulden hun militaire taken gewoon op, en via, de openbare weg.



Vanaf 1966 werden de z.g. Bevo Compagnieën operationeel. Intendance voorraden "op de wielen van de AAT", onder intendance commando, verzorgden flexibele en directe beschikbare logistieke diensten vanuit het legerkorpsachtergebied naar divisies en brigades. Een deel van de legerkorps AAT eenheden werd daarbij later opgenomen in de z.g. Treinenbataljons, waarin naast de bevoen ook de Technische Dienst en de Geneeskundige troepen functioneerden. In feite was dit het begin van het samengaan later van de Regimenten AAT en Intendance, in nu het Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen, in 2000. Overigens was dat samenwerken met de Intendance voor de AAT niet onbekend. De oude

Indië AAT Cien kenden allen, naast de transport pelotons, altijd al een Verzorgingspeloton, met in wezen al een Intendance taak.

Ondertussen ging het gewone AAT (niet direct 1 Lk gerelateerde) wegtransportwerk gewoon door. En niet alleen met eigen voertuigen. Vooral in de 50er jaren toen de AAT over veel ervaren chauffeurs beschikte, en andere legeronderdelen (nog) niet, werd vaak een beroep gedaan op de AAT voor het verplaatsen van voertuigen, oudere en jongere, tussen voertuigenparken en mobilisatie complexen, maar ook van en naar DAF fabrieken als er modificaties moesten worden aangebracht. Deze studie belicht alleen dat stukje van de AAT dat met wegtransport te maken heeft. Alle andere facetten van het verplaatsen van mensen,

materiaal en goederen blijft hier buiten beschouwing. En het gaat dan alleen nog maar voor wat betreft de z.g. Koude Oorlog periode. Globaal vanaf 1950, toen opbouw echt op gang kwam, tot begin 70er jaren, toen de opbouw stabiliseerde, uitlopend naar de 90er jaren, toen die periode van acute oorlogsdreiging definitief als afgesloten kon worden beschouwd.

Nadat in 1946 de dienstplicht weer werd ingevoerd werden vanaf 1953, via het "filler"-systeem, elke twee maanden ook AAT dienstplichtigen opgeroepen om, na een algemene militaire basis opleiding van twee maanden, en voor chauffeurs aanvullend een rijopleiding, eveneens twee maanden, in te stromen in de actief dienende, z.g. parate, transport onderdelen. Voor aspirant onderofficieren en officieren gold, na de basis opleiding, een voortgezette opleiding van 6, resp. 8, maanden. Dienstplichtige sergeanten stroomden daarna door naar parate onderdelen als groepscommandant. Aspirant reserve officieren werden na een succesvolle vervolgopleiding als vaandrig geplaatst, als pelotonscommandant (PC), eveneens bij parate transport onderdelen, ofwel, soms, bij de (AAT-) vaartuigendienst. Zoals ook gebruikelijk voor beroeps onderofficieren, opgeleid bij de KMS en KMA cadetten, voor een proefperiode van 2 maanden. Viel de beoordeling dan positief uit, dan volgde een aanstelling als effectief sergeant, resp. tijdelijk reserve tweede luitenant. In het begin al snel gevolgd door een beëdiging voor de laatste. Later werd die beëdiging verschoven naar een later tijdstip. De toevoeging "tijdelijk" verviel als KMA-cursisten die (ongeveer) gelijktijdig als de reservisten aan de studie waren begonnen, enkele jaren later de rang van tweede luitenant kregen. In de naam- en ranglijsten kwamen de namen van de reservisten dan onder die van de KMA-officieren uit dat jaar te staan.



Beëdiging 4 reserveofficieren, lichting 55-4, bij 112 Tbat, Legerplaats Nunspeet, november 1956. .

De parate eenheden kregen dus elke 2 maanden nieuwe aanvullingen. Maar raakten op hetzelfde moment ook inmiddels ervaren personeel weer kwijt. Korporaals en chauffeurs na totaal 18 maanden, onderofficieren en reserveofficieren na 21 maanden totale dienstdtijd. Men ging dan met z.g. Klein Verlof. Na weer twee maanden volgde dan het z.g. Groot Verlof. In die tussenliggende periode kon iedereen wel met onmiddellijke ingang weer worden opgeroepen voor dienst bij het "eigen" onderdeel. Dat gebeurde overigens zelden, tenzij voor oefeningen. Bij het groot verlof werd men dan ingedeeld in de pool voor mobilisabele eenheden.

Stafofficieren en compagniescommandanten bij parate troepen van de AAT waren in de begin periode van de opbouw fase altijd beroepsofficieren, bijgestaan door één of meer beroeps-onderofficieren. Beide groepen meestal oud Indiëgangers die ofwel een volledig, ofwel een

tijdelijk dienstverband waren aangegaan. Overigens veelal, tot in de 60er jaren, oorspronkelijk afkomstig van andere wapens of dienstvakken. Ze werden vanaf begin 60er jaren vervangen door nieuw opgeleide KMA- beroepsofficieren, resp. KMS opgeleide beroepsonderofficieren. Mede door een tekort aan beroepskader werd tot ver in de 50er jaren een zwaar beroep gedaan op dienstplichtig kader. Wel met minder affiniteit met het militair zijn dan beroeps militairen. (Ze waren ook maar ongevraagd opgeroepen!). Maar wel gedreven om een goed stuk (transport-)werk te leveren. Gezien de aard van het werk, met chauffeurs de weg op, functioneerden die heel dicht bij hun ondergeschikten. Wie niet meewerkte merkte dat snel; een niet goed functionerende dienstplichtige sergeant werd vervangen, een onwillige chauffeur werd "bevorderd" tot "bezemchauffeur": iemand die niet meer met een eigen auto mee mocht op transport. Dat werd beschouwd als het ergste wat een AAT chauffeur kon overkomen. Een niet goed functionerende vaandrig werd teruggesteld tot sergeant, bij een ander onderdeel. Niet zelden functioneerde in de 50er jaren een dienstplichtig tijdelijk reserve tweede luitenant voor kortere of langere perioden als compagniescommandant.

In het algemeen, en meer en meer, was toen het denkpatroon van het dienstplichtig AAT kader: het aankweken van eigen verantwoordelijkheidszin en initiatief. Dat was ook nodig. Bij de uitvoering van transporten, ook grotere, werd steeds minder in colonneverband gereden. Steeds vaker gingen, na belading, voertuigen individueel of in kleinere groepen van 2 of 3 voertuigen, zelfstandig, zonder kader, de weg op. Men moest er dan op kunnen vertrouwen dat individuele chauffeurs hun taak zonder problemen zouden uitvoeren. Die nieuwe eigen regels strookten niet altijd met de standaard militaire regels, discipline en krijgstucht, begrippen die bij niemand erg populair waren. Maar men kon wel altijd op alle mensen rekenen; echte problemen waren zeldzaam.

Het denken en handelen werd wel op scherp gesteld toen herfst 1956 de Hongaarse opstand door de Russische krijgsmacht de kop werd ingedrukt. Veel vluchtelingen kwamen naar West Europa, ook naar Nederland. Net als alle eenheden op Legerplaats Nunspeet moest ook 112 Tbat inpakken en klaarmaken voor vertrek naar de afwachtinggebieden. De PCn kregen de enveloppen met de actieopdrachten, maar mochten die nog niet open maken. De S4 kreeg toestemming zelf bij de DAF fabrieken te gaan halen wat hij nodig dacht te hebben. Problemen met onderdelen voorzieningen waren daarmee meteen van de baan. Iedereen bleef kalm en het liep met een sisser af. Maar het maakte wel indruk!

De sterke opbouw van het Legerkorps (1Lk), de nieuwe NAVO- doelstellingen, gepaard gaande met de steeds verdere verschuivingen naar het Oosten van de verdedigingslinies, noopten, in geval van oorlog, tot een veel grotere behoefte aan transportcapaciteit: 60 vaus per transportcompagnie (Tcie) in plaats van de vredessterkte van 48 vaus per Tcie. Plus (veel) meer (mobilisabele) transportbataljons (Tbats).

Vanaf begin 50er jaren vielen alle transportmiddelen waarover C 1 Lk kon beschikken onder de "Sectie Transport 1 LK". In die beginjaren beschikte de AAT slechts over twee parate Tbats: 112 Tbat in Nunspeet ten dienste van 1Lk. En 113 Tbat, in Haarlem, met een nationale functie. Die twee bataljons waren dan alleen nog maar op vredessterkte, 48 voertuigen per compagnie, in plaats van 60.

In 1958 werd de kerngroep voor 104 Tgp gevormd en werd 102 Tbat opgericht en meteen paraat. Vanaf 1960 viel al het Legerkorps wegtransport onder die transportgroep, waarbij 112 Tbat werd omgenummerd naar 105 Tbat. Verder kwamen er nog twee Tbats, één voor elk van

de twee divisies, resp. 11 Tbat en 41 Tbat. (Die overigens later weer, samen met de 11 en 41 Gnkien, plus de 11 en 41 Intkien weer opgingen in de 11, 12, 13, 41, 42 en 43 Brigade Treinenbataljons (Brig Tnbat). Verder kon C 1 Lk, indien genoodzaakt, ook nog beschikken over 2 mobilisabele Tbats, (271 en 272), tot dan ob C RSK. In 1959 werden bovendien nog toegevoegd 829 Zwtcie, gelegerd te Vught, met - aanvullend - 1 peloton van de 832 Zwtcie (BOS), beide afkomstig van 812 Tgp.

Veel verplaatsingen van goederen, maar lang niet alles, konden georganiseerd worden door het gebruikmaken van pijpleidingen voor brandstoffen, water transport voor bulkgoederen en het spoorwegnet voor zwaar materieel. Voor andere zaken, als brandstoffen in jerrycans en munitie, vaak ook voor bestemmingen die eerst op het laatste moment bekend werden, bleef flexibel wegtransport nodig. Voor het personeel, in het bijzonder chauffeurs, maar ook kader, kon men bij mobilisatie putten uit meerdere opeenvolgend beschikbare jaarlichtingen van reservisten. Indien nodig eventueel aangevuld met mensen van andere legeronderdelen waar men, als gevolg van reorganisaties, een surplus had, zoals bv eind 50er jaren bij de luchtdoelartillerie (LUA).

Anders lag dat bij de transportmiddelen. Ook in de civiele sector waren, en zijn, vrachtauto's niet en zeker niet in grotere hoeveelheden, bij leveranciers uit voorraad leverbaar. Bij een korte termijn behoefte is vorderen in de civiele sector dan de oplossing. Veel weerstand bij de eigenaren leverde dat in het algemeen niet op. Het risico van mogelijk verlies door oorlogsgeweld viel weg en eigenaren zouden bij vordering een tevoren vastgesteld bedrag contant uitgekeerd krijgen. Nadeel voor de krijgsmacht was dan wel weer dat van standaardisatie veel minder sprake kon zijn en het onderhoud en de onderdelenvoorziening veel gecompliceerder werden. Men probeerde daarom zoveel mogelijk vrachtauto's van gelijke merken, typen, laadvermogens en bouwjaren in het bestand te krijgen. Het standaard laadvermogen van een militaire vrachtauto van, toen, 3 ton, kon niet worden gehandhaafd; die kwam in de civiele sector nauwelijks meer voor. Men kwam in de vorderingspraktijk tot laadvermogens van 5 – 7 ton (gemiddeld 6 ton) wat, in de praktijk, het laadvermogen van een lichte transportcompagnie (Lttcie), zou verdubbelen!

Datzelfde gold voor de te vorderen trekkers/opleggers brandstof voor de zware transportcompagnieën (Zwtcie) BOS. De militaire combinaties konden 10.000 liter meenemen, de civiele 20.000 liter of zelfs meer. Eerst later zouden de militaire voertuigen een groter laadvermogen krijgen. Datzelfde gold voor de voertuigen voor niet vloeibare lading; van 10 ton in de militaire organisatie naar 20 ton, of meer, uit de civiele wereld.

Voor echt zware transporten, tanks, geschut, geniemateriaal, maar ook munitie, zorgde tot 1970 de Technische Dienst (TD). Vanaf 1971 nam 840 Zwtcie van de AAT de trekkers met 50 tons diepladers en later de 23 en 25 tons opleggers over. 840 Zwtcie was vanaf 1970 mobilisabel, behalve 1 peloton, genummerd 104 Tpel, dat paraat bleef en permanent gedetacheerd werd in Seedorf (West-Duitsland), en toegevoegd aan 51 Pantserbrigade, en aldaar in onderhoud was bij 41 Bevocie.



*104 Tpel in
Seedorf/Duitsland,
trekker vermoedelijk een
FAUN*

Voor het transport van gekoelde lading, levensmiddelen – vooral vlees -, medicijnen etc., had de AAT geen eigen transportmiddelen. De Intendance had die, in een bepaalde periode en dan nog beperkt, wel. Die in oorlogstijd benodigde voertuigen, met 1 – 3 ton laadvermogen, zouden dan ook in de civiele sector gevorderd worden. Die voertuigen konden dan van net onder, tot net boven, het vriespunt koelen. Diepgevroren voedingsmiddelen waren, om praktische redenen, onder oorlogsomstandigheden niet erg praktisch!

Voor het vervoer van met name munitie werd, op suggestie van een reserve AAT officier, gebruikt gemaakt van altijd gevorderde civiele steenauto's (staus) met een eigen laad/los installatie. Van de laadvermogens van 30 ton of meer werd dan geen gebruik gemaakt, gegeven de specifieke gebruiksomstandigheden onder oorlogsomstandigheden. Men ging uit van een werkbaar laadvermogen van 20 ton. Eerst vanaf 1987 zou de krijgsmacht gaan beschikken over eigen zware lading combinaties met een eigen laad/los inrichting.



Oefening munitietransport met civiele staus, 1975

NB: Bij de berekeningen van transportcapaciteiten van mobilisabele transporteenheden, in een volgend hoofdstuk, zal worden uitgegaan van gemiddeld 6 ton voor voertuigen van een Ltctie en, 3 ton voor koelauto's en 20 ton voor gevorderde voertuigen van een Zwctie, w.o. ook de staus.



Een colonne GMC CCKW 353-vrachtwagens van 112 Transportbataljon passeert in 1954 bij Denekamp de Duitse grens.

112 Tbat met GMC's op weg naar Duitsland, 1954 (of eerder?). In 1954 reed 112 Tbat al met de DAF YA 314 !

Voor wat betreft personeel, kader en reservisten op herhaling, die tot 1950 terugkeerden uit Indië, moet het beschikbare transportmateriaal een teleurstelling zijn geweest. Hadden zij in Indië, in de laatste periode, daar nog gereden met toen modern materiaal, nieuwe Dodge's, nu moesten zij zich, tot 1953, en bij herhalingen tot nog later, meestal weer behelpen met oud materiaal uit WO II, achtergelaten door Canadezen, Engelsen en Amerikanen.

De AAT Lticien reden toen met een allegaartje van:

- Fords (F60L) (4x4) of (soms) Fords (F5) (4x2), 3 ton
- Chevrolets (C60L) (4x4), 3 ton
- Dodge's (T60L) (4x2), 3 ton
- GMC's (CCKW 353) (6x6), 2,5 ton

De takelauto's, waarvan elke AAT compagnie er één had, waren of Diamond T696 (4 ton) of de Ward LaFrance (6 ton). Bij de Zwtciën de Autocar U7144T, de Diamond T980 en de Thornicraft Antar.



Het "vlaggenschip" van de D-Cie van 112 Tbat te Nunspeet, de Diamont T 969 takelauto, 4 ton, 6x6, 1951 – jaren 60

Maar het reed allemaal wel, hoewel dat veel creativiteit vroeg van het onderhoudspersoneel. Dienstplichtigen kenden de verschillen die de Indiëgangers ervoeren niet. Zij werden opgeleid met het oude materiaal, in elk geval tot in de late 50er jaren.

Voordat nieuwe vrachtauto's uit eigen productie beschikbaar kwamen, kocht de overheid nog wel mondjesmaat vaas bij, w.o. enkele honderden 3 tons Dodges en Fords F5, waarvan de AAT ook profiteerde. De Fords werden hoofdzakelijk gebruikt als (minder populaire) lesauto.

In 1954 kwamen die nieuwe voertuigen beschikbaar, geproduceerd in Nederland, gefinancierd door Amerika: In eerste instantie de DAF YA 318, de voorloper van de artillerietrekker DAF YA 328 (6 x 6) 3 tonner. Kort daarop de DAF YA 314, 4 x 4, 3 tonner. 112 Tbat (van 1 LK) dat tot dan met GMC's reed, kreeg als eerste organiek onderdeel de eerste afleveringen van de YA 314's. Het eerste voertuig dat bij dat bataljon instroomde had als kenteken: KL-00-01. (NB: de C en D Compagnie moesten zich toen nog even "behelpen" met de eerder beschikbaar gekomen YA 318 artillerietrekkers, die overigens ook prima, zij het wat duurder in brandstofverbruik en onderhoud, als vrachtauto konden worden gebruikt.)

Op elke 4e auto van een Ltctie stond een ringaffuit waarop een zware mitrailleur.50 kon worden gemonteerd. Die wapens waren wel beschikbaar maar stonden, behalve dan bij oefeningen, niet op de voertuigen. Elk jaar werden legerkorpstroepen, dus ook AAT'ers, geoefend in het gebruik.



YA 314 met ringaffuit en .50 mitrailleur, 112 Tbat, in bivak tijdens oefening "Lion Noir", 1957.

De YA 314 zou het grootste deel van de Koude Oorlog periode het standaard voertuig van de Ltctie van de parate bataljons blijven. Na 25 jaar waren ze wel aan vervanging toe, maar ze moesten nog wel even volhouden. Vanaf 1978 werd, eveneens weer geproduceerd door DAF, de YA 4440 het basis standaard voertuig voor de parate onderdelen van 1 Lk, en dus ook van de AAT, met nu 4 ton laadvermogen, 4 x 4, zonder aanhanger. Ze bleven dat tot rond de eeuwwisseling.



DAF YA 314 (4x4): Munitietransport 112 Tbat, april 1957, van binnenvaartschip te Veghel naar depot Eerde.



Voertuigenpark 112 Tbat, Legerplaats Nunspeet, 1956.

Waren oorspronkelijk Tcien ofwel Ltccien, ofwel Zwccien, veranderde transport behoeften noopten midden 80er jaren tot de vorming van enkele Gemengd Zware Transportcompagnieën (Gemzwtccien). De voertuigen werden aangepast aan te vervoeren lading en de gewichten daarvan.

Werkpaarden - Zware Tcien



*Diamond T M-20 Ballast tractor
4 ton
6 x 6
met
5 tons Rogers aanhanger
In gebruik tot 1964*



*FAUN L 1212/VSA
20 ton
6 x 6
1966*



*FTF MSX4050
28 ton
6 x 4
tanktransporter
met
Centurion tank, vanaf
1972.*



Thornycroft Mighty Antar
trekker
20 ton
6 x 4
Met
Centurion tank
ca. 1974



DAF F YT 514 trekker
5 ton
4 x 4
Met
DAF YAF 1034 benzine
tankoplegger
10.000 liter
1985



DAF YTV 2300
10 ton
4 x 4
Ca. 1985
Met
Pacton 190 kN
oplegger met VALK
ca. 1988



DAF YTV 2300 DHS
10 ton
4 x 4 (1981)
Trekker
Met
van Hool
brandstofoplegger
21.500 liter (1986)
foto 1987



DAF FT 2305 DHU 325
trekker voor 23 tons
oplegger
100 kN
4 x 2
1981
Als gebruikt door 829
Zwctie.



MAN 40.440 DFS
trekker,
29 ton
6 x 6
1985

met
oplegger
DAF YTS 610050
50 ton - 8 wielen
1966

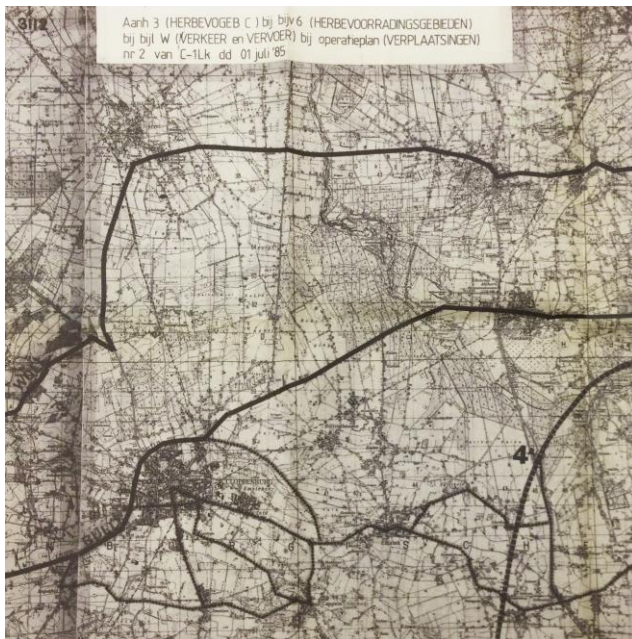
Consequenties verplaatsing verdedigingslinies

De initiële intentie van de NAVO was dat de Rijn de oost- en noordgrens van het te verdedigen NAVO gebied zou zijn. Dat was voor Nederland niet acceptabel; een groot deel van de bevolking en de verstedelijkte westelijke gebieden van de kustprovincies zouden dan bij voorbaat al opgegeven zijn. Als compromis werd besloten dat het gebied westelijk van de lijn Rijn-IJssel verdedigd zou worden. Compensatie voor gebrek aan mensen en middelen voor verdediging werd gevonden in het creëren van een natuurlijke barrière tussen Nijmegen en Kampen. Begin 50er jaren werden, in het geheim, grote kunstwerken aangelegd om ruime gebieden aan beide zijden van de IJssel, in geval van dreiging, te kunnen inunderen. Met een teveel aan water en drassige grond voor gebruik van voertuigen, en niet diep genoeg voor vaartuigen. Ondertussen zou, na “simple alert”, 1 Lk ook oost van de “IJsselbarrière” actief worden met een (gereduceerd) infanterie regiment samen met een verkenningsseskadron en enkele transport- en genieonderdelen. Dit om vanaf het Dortmund-Ems kanaal vertragende vernielingen te kunnen aanrichten. De bevoorrading van de vechtende eenheden zou over korte afstanden daarbij geen al te grote problemen opleveren.

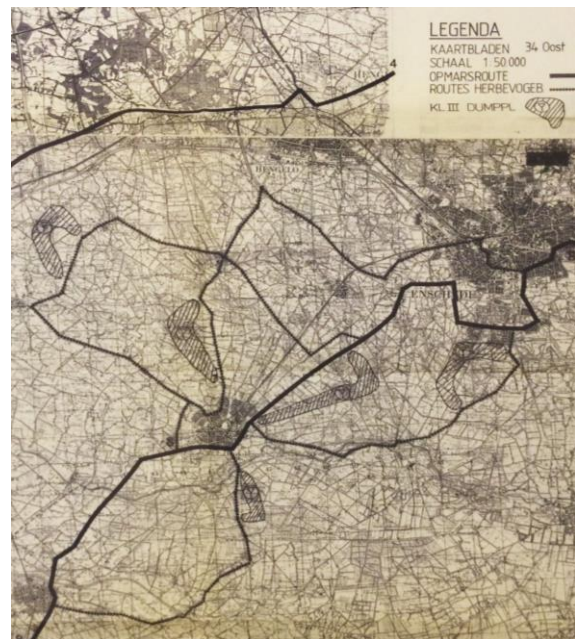


De logistieke problemen werden groter toen eind 50er jaren de verdedigingsgrens enkele malen in oostelijke richting werd verlegd. In het kader van de “forward strategy” tot bij de Weser, en vervolgens in het kader van de “full forward strategy” naar de Elbe. Dat betekende langere aanvoerwegen en de noodzaak van vooruitgeschoven herstelwerkplaatsen en aanvullingsvoorraden. Van west van de IJssel naar oost van de IJssel, tot, afhankelijk van de aard van de goederen naar dieper in Duitsland en uiteindelijk het grensgebied richting Oost Duitsland.

Voorziene inundatiegebieden IJsellinie, 1952- 1963.



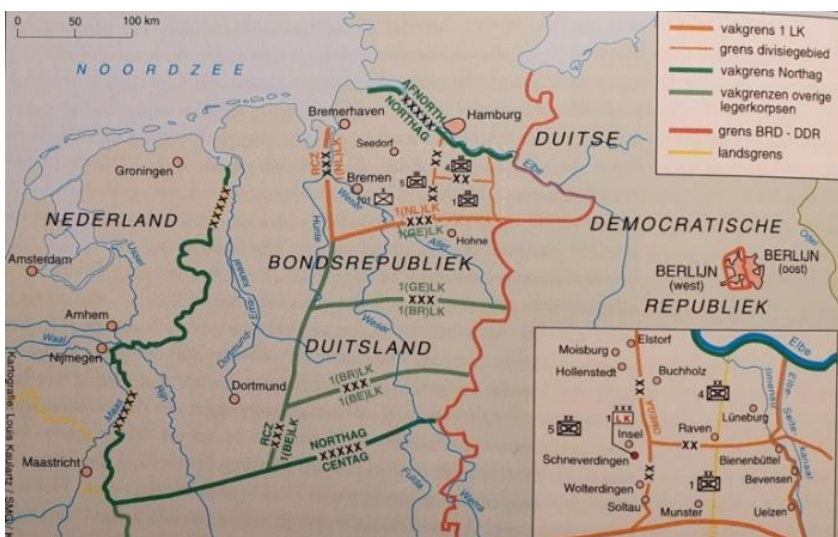
Wegenplan Cloppenburg, 1985



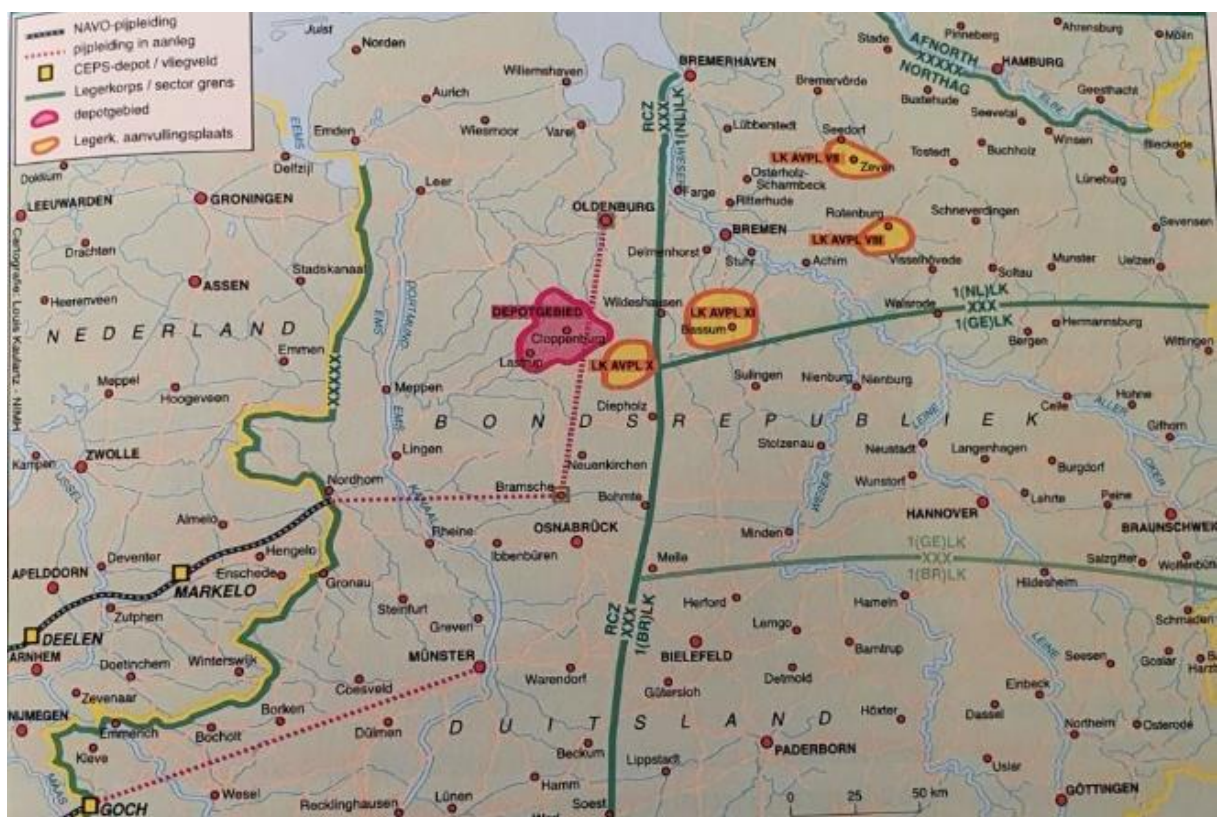
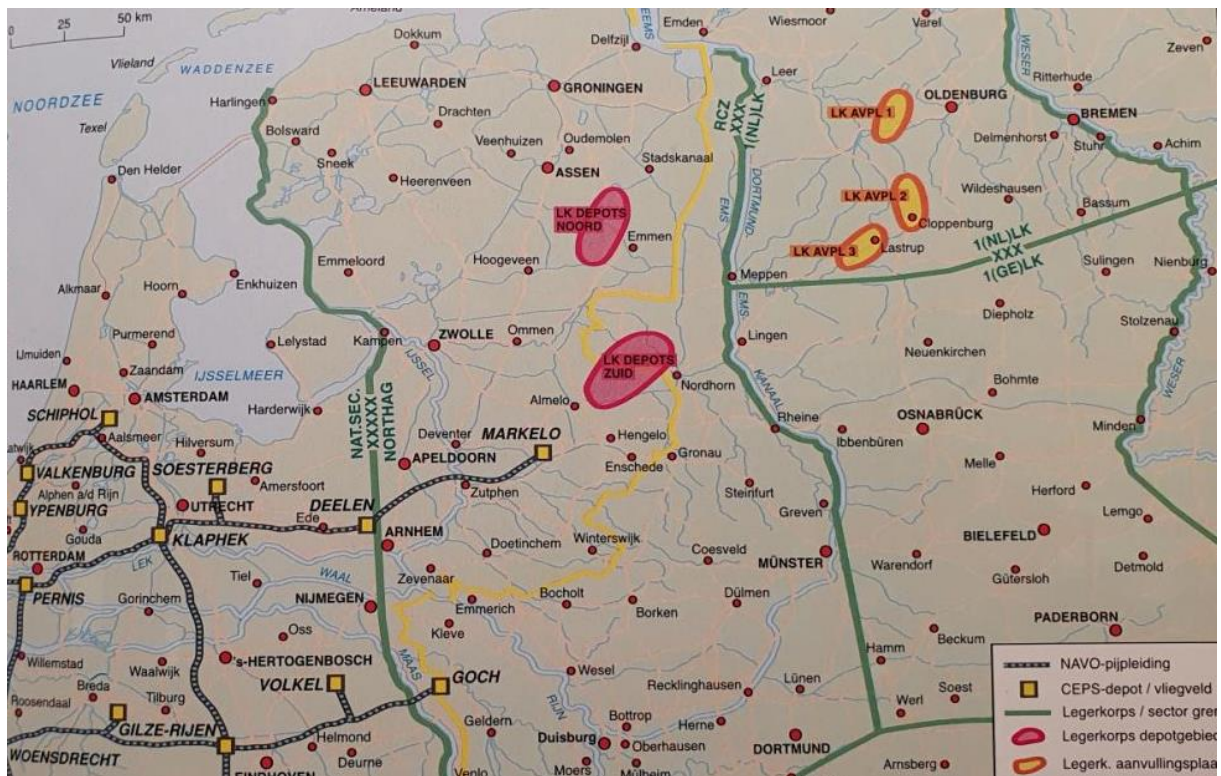
Herbevogebieden bij BULL bij Haaksbergen

Het nieuwe depot Cloppenburg, west van de Weser, werd een vooruitgeschoven post van TBO, met ook voorraden oost van de Weser. Naast aanvullingsplaatsen waren in Cloppenburg ook liaison detachementen van en voor het Legerkorps, tbv de vervoers- en verkeersleiding. Bovendien zouden daar ook in elk geval twee Tbat's van 810 Tgp (815 en 819 Tbat) compleet met staf, naar omringende dorpen worden verplaatst. De Tcien van die bataljons werden dan in dorpen rond de bataljonsstaf gelegd, compleet met eigen keukens, brandstofvoorraad en onderhoudsgroep. Veel parkeerterreinen zouden die Tcien niet nodig hebben; de vtgn zouden na aankomst en bijtanken, al of niet met nieuwe bemanning, direct weer doorrijden. De BC zou in zijn commando post beschikken over een (geheime) telefoonaansluiting op het in tijd van oorlog actieve speciale telefoonnet. Elke twee jaar controleerde de BC persoonlijk, tijdens de MKO, of die aansluiting nog aanwezig was.

Maar niet alleen de aanvoerlijnen werden langer, ook het legerkorps kreeg meer en zwaarder materieel met een te verwachten grotere consumptie van brandstof en, bij een daadwerkelijk conflict, een grotere vraag naar meer en zwaardere munitie. Wat weer meer transportmogelijkheden zou vragen wat op zich al weer meer brandstof zou vergen.



Vak 1 LK, binnen operatiegebied Northag, 1979



Om die problemen zoveel mogelijk voor te kunnen blijven werd vanaf 1966, ook in NAVO verband, al gesproken over, ook door de NAVO mede gefinancierde, z.g. Forward Storage Sites (FSTS). Voor Nederland (andere NAVO landen kregen ze ook) ging men uit van 9 stuks, 8 oost van de Weser en 1 west van die rivier. In 1980 werd de eerste in gebruik genomen, in

Sehlingen. De laatsten kwamen begin jaren 90 gereed, toen de oorlogsdreiging inmiddels al wel als sterk verminderd werd beschouwd.

In geval van een reële oorlogsdreiging zou een enorme operatie op gang komen. Slechts een klein gedeelte van het legerkorps was aan de oostgrens daadwerkelijk beschikbaar. Veel van wat in Nederland paraat was moest tot zo'n 350 km naar het oosten worden verplaatst. Voor de nog in Nederland gelegde 13e brigade in Oirschot en de 11e brigade in Schaarsbergen was die afstand nog groter, zo'n 450 km. De AAT zou daarbij (ook mobilisabele) transportsteun moeten verlenen. Vooral de taak van TBO, die daarom een veel grotere organisatie was dan TBW en TBZ.

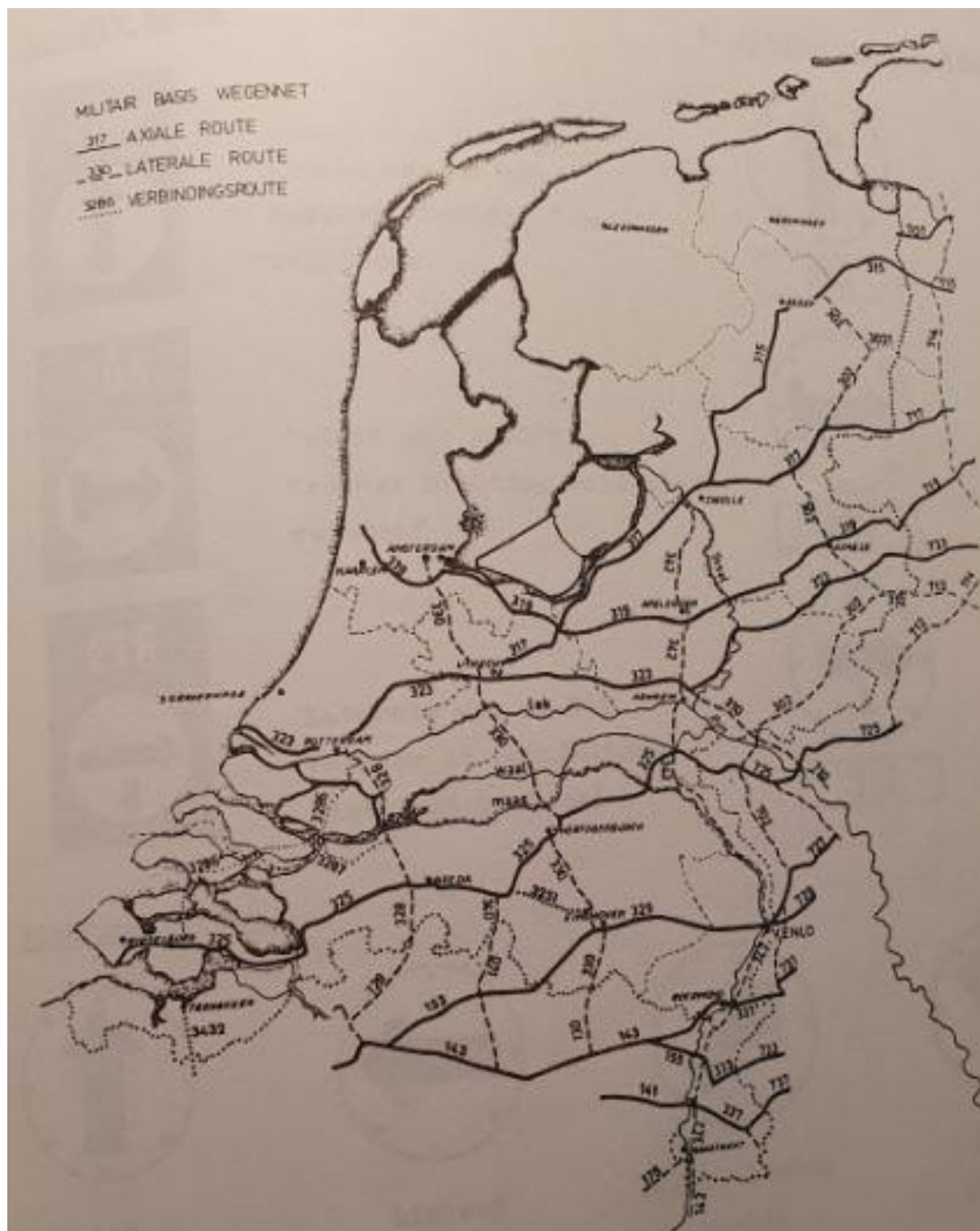
Het zware materiaal van cavalerie, artillerie en genie zou per trein komen. Datzelfde gold voor veel personeel, hoofdzakelijk dienstplichtigen. Ondanks dat, plus het gebruik van pijpleidingen voor brandstofaanvoer en, tot op zekere hoogte, ook binnenvaartschepen, zou veel aan materiaal en mensen over de weg moeten worden vervoerd. De taak zou, in eerste instantie, het helpen bij de opbouw van het Lk zijn. Daarna het verder bevoorraden van de aanvullingsplaatsen en vervolgens het herbevoorraden daarvan.



FSTS'n eind jaren '80



*FSTS Töppingen, 1982,
voorgond munitie,
achtergrond brandstof*



Militair Basis Wegennet, ca. 1960

Het militaire wegennet

Voor Nederland gold al vanouds een Militair Basis Wegennet waarover georganiseerd militair verkeer kon worden geregeld. De axiale (hoofd-) wegen waren oneven genummerd, de laterale wegen hadden even nummers. Het efficiënt gebruik van de wegen werd destijds georganiseerd door de Secties Verkeer en Vervoer van de Territoriale Bevelhebbers. Al in de 50er jaren werden daarvoor bij 112 Tbat basis standaard routetijdtabellen voor het Nederlands grondgebied klaargemaakt voor trajecten waarvan mocht worden aangenomen dat ze intensief bereden zouden worden. In de loop der jaren, toen meer en verbeterde wegen beschikbaar kwamen, werd de basis wegenkaart natuurlijk steeds aangepast. Later kwam de verantwoordelijkheid voor georganiseerd efficiënt wegtransport, ook in het buitenland, onder beheer van NTC, en, vwb 1 LK transport, onder het LLC, resp. C-Northag.

Voor grensoverschrijdend verkeer lag dat wel gecompliceerder. Op Duits grondgebied zou, ook onder oorlogsomstandigheden, Nederland voor de verzorging van daar gelegerde 1 LK eenheden, geen bevoegdheden hebben en was men dus afhankelijk van Duitse beslissingen. Het NLC, als verantwoordelijke organisatie voor de herbevoorrading, en 810 Tgp, als uitvoerend orgaan, had daartoe liaison detachementen bij de Duitse verantwoordelijke verkeersleiding organisaties. Om de communicatie te verbeteren en uitvoeringen te kunnen versnellen. Waarbij de verantwoordelijkheid voor de verkeersleiding en -controle in de Forward Combat Zone (FCZ) de verkeersleiding en verkeerscontrole weer onder C 1 Lk zelf viel.

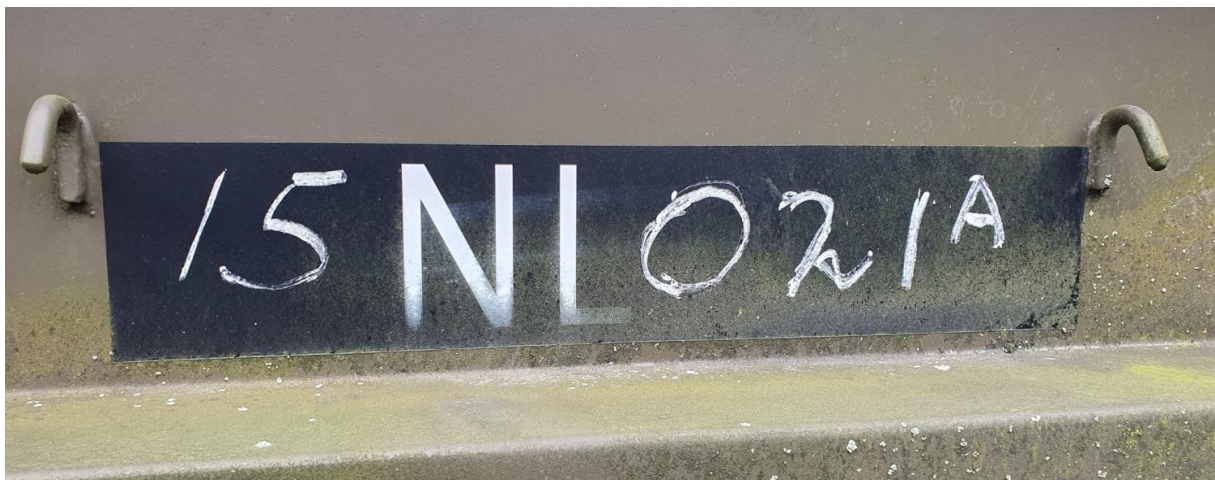
Voor de wegtransporten naar de FCZ, zowel voor het op oorlogssterkte brengen van het legerkorps als voor het vullen van de Lk aanvullingsplaatsen, en de herbevoorrading daarna, werden door C Northag drie Main Supply Roads (MSRs), ofwel Hoofd Aanvoer Wegen (HAWn) aangewezen: DOG, BULL en WOLF. Voor het snel verplaatsen van nog in Nederland gelegerde Brigades van 1 LK naar het actiegebied waren bovendien speciale aparte opvoerwegen aangewezen, de Nr. 4 voor de brigade in Schaarsbergen, de Nr. 8 voor de brigade in Oirschot.

Er moeten nog meer HAWn zijn geweest, die begonnen in ZW Nederland (regio Rotterdam/Vlissingen) die aansloten op de DOG, WOLF en BULL, maar ook nog weer anderen die aansloten op zuidelijker grensplaatsen tot in Zuid Limburg. Details daarover bleken helaas niet meer te achterhalen, behalve dan die als gebruikt door de Engelse BAOR. Allen sloten wel aan op het oudere Militair Basis Wegennet. Langs de route waren, waar nodig, speciale wegen/circuits aangewezen voor aftakkingen naar tussengelegen aanvullingsplaatsen, legeringsgebieden etc. volgens NATO richtlijnen. Voor alle wegen was bekend welke de draagvermogens waren van bruggen, viaducten, en duikers. Deze waren genummerd en als zodanig ook vermeld ook relevante militaire wegenkaarten.

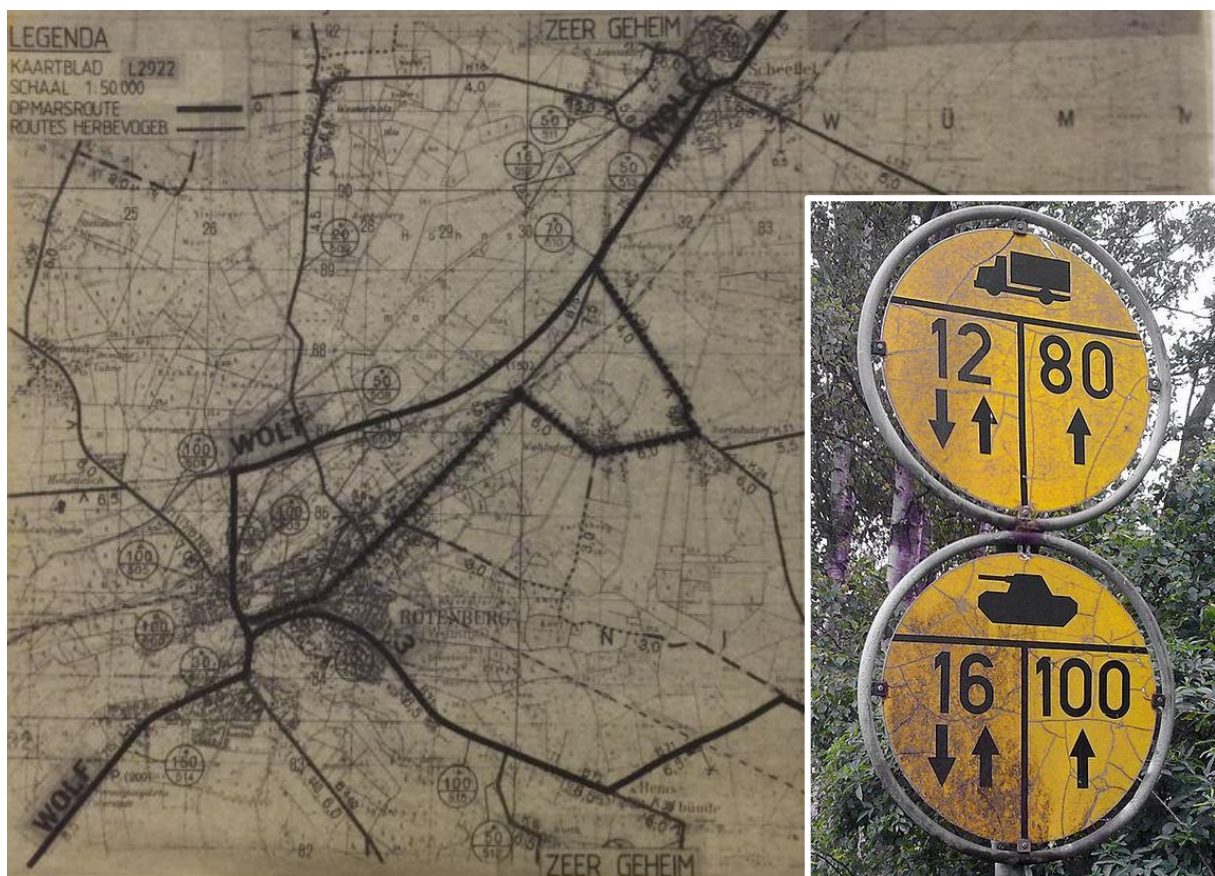
Elk voertuig zwaarder dan 3 ton had (in eerste instantie) een geel rond met de betreffende NATO classificatie, afgeleid – maar niet alleen – van het bruto gewicht in z.g. short tons (USA, ca. 900 kg). Ook andere zaken als wiel basis etc. werden mede beoordeeld. In West Duitsland waren tot in de 90er jaren deze borden bij elke brug/viaduct/duiker voor iedereen zichtbaar. In Nederland niet.



*Aanduidingen
wegen/bruggen
classificatie en
colonnenummer voor
toestemming weggebruik
op voertuigen.*

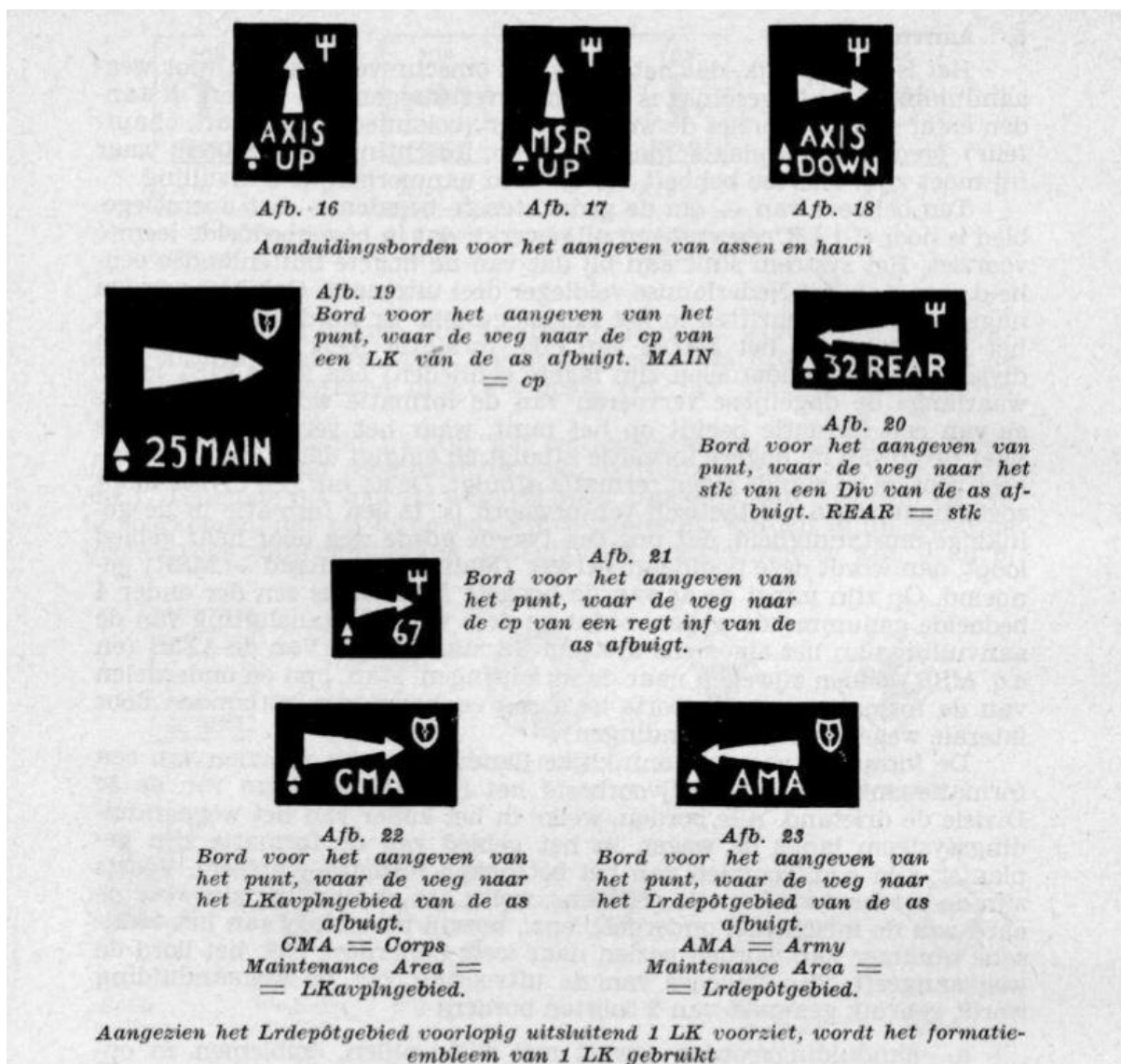


Dag van de maand, land van vertrek, nummer toestemming weggebruik, A = eerste marseenheid van marsserie.



HAW'n: BULL bij Neuenkirchen, en WOLF bij Rotenburg, beide met brug classificaties, 1985.

Brugclassificaties voor militair transport als publiekelijk gebruikt langs (West-) Duitse wegen tot het einde van de Koude Oorlog



NATO wegbewijzeringborden als gebruikt door 1 LK

Duidelijk was dat er richting West-Oost, en v.v., een zeer intensief wegverkeer zou plaatsvinden, wat een goede organisatie en wegdiscipline zou vragen. Zeker ook met het oog op elkaar kruisende colonnes. Om zeer grote verplaatsingen, vooral in colonneverband, in goede banen te kunnen leiden waren basis route-tijdtabellen beschikbaar. Alle verplaatsingen van 5 of meer vtgn moesten vooraf worden aangemeld en moest van de secties verkeer en vervoer daarvoor toestemming weggebruik worden verkregen. Niet alleen voor gebruik van een bepaalde weg, maar ook voor welke datum en zelfs uur. Elke colonne kreeg daarbij een nummer. De basis route-tijdtabel kon dan per geval gemakkelijk worden aangepast.

DRAAIDATUM: 02-04-1990

Marsserienummer : 03 WNL 230
= ROUTE =

GEHEIM

114 Legerkorpseveningsbataljon
COMMANDANT

Blad 7 van 9 bladen

Naam / MIM / civ Conceptn

TLD KOP COL Vt-
Sg GA TA Rust planning/uitv*) contrp Routebeschrijvingen / Opmerkingen

Aanlooproute 602 en 711 Matvappel (22 vtgn)

N 225	ZEIST	45	0	-15	T+24.59	rg WOLBERG/ANSEN/DRIEBERGEN; vervolgens rg ANSEN/DOORN/N 225
N 225	Oprit A 12 DRIEBERGEN/ZEIST	45	3	-12	T+25.03	rg HAAS/ANSEN/A 12
A 12	(Afric HAAS/DOORN)	55	6	-6	T+25.11	rg ANSEN/OEHAUSEN
A 12	Afric HAAS/DOORN/LEERSUM	55	4	-2	T+25.14	rg WOLBERG/ANSEN/DOORN/N 226
N 226	WOLBERG	45	3	1	T+25.18	rg LEUDEN- Zuid/ANSEN/DOORN/N 226
N 226	LEUDEN- Zuid	45	4	5	T+25.23	recht door N 226 blijven volgen
N 226	Oprit A 28 LEUDEN	55	2	7	T+25.26	rg ZOLLE/A 28
A 28	(Afric APELDOORN/LEUDEN/AMSTERDAM/A 1)	55	6	13	T+25.33	bpe, recht door rg ZOLLE/A 28

Aanlooproute 44 Bevoe (50 vtgn)

N 224	EDG Kazerne	45	0	-11	T+25.23	
N 224	(EDG), vrs Bospoort	45	1	-10	T+25.24	beginpunt, bij vlichten re rg APELDOORN
--	(EDG), DRIESBOOG	45	1	-9	T+25.25	recht door rg APELDOORN
--	Vrs OTERLO	45	8	-1	T+25.36	bij vlichten li rg HAAS/DOORN
--	HAAS/DOORN	45	4	3	T+25.41	vrwg volgen rg STREE/GARDEN
--	Des n van HAAS/DOORN (FT 8738115)	45	3	6	T+25.43	recht door rg STREE/GARDEN
--	(Oprit A 1 STREE)	45	7	13	T+25.54	recht door rg GARDEN
--	(GARDEN), vrs Germ Kootkaz	45	2	15	T+25.57	bij vlichten re rg APELDOORN
--	Vrs NIELM-MILLEREN	45	5	20	T+26.04	bij vlichten li rg HAAS/DOORN
--	Vrs w van NIELM	45	3	23	T+26.08	recht door rg HAAS/DOORN
--	Des o van NIELM	45	11	34	T+26.23	recht door rg HAAS/DOORN
--	(Afslag LEUDEN)	45	1	35	T+26.25	recht door rg HAAS/DOORN
--	Vrs met vlichten (bij Wijk)	45	4	36	T+26.30	re rg ZOLLE/LELYSTAD
--	Oprit A 28 LELYSTAD	55	1	40	T+26.31	re rg ZOLLE

GEHEIM

*) Invullen door verpl eld wanneer tijdstip "T" bekend is.

Basis route-tijdtabel verplaatsing 114 Lkvzgbat aanlooproute voor 44 Bevoe. 1990

DRAAIDATUM: 02-04-1990

GEHEIM

Blad 6 van 9 bladen

Marsserienummer : 03 WNL 230
= ROUTE =

114 Legerkorpseveningsbataljon
COMMANDANT

TLD KOP COL Vt-

Naam / MIM / civ Contrptn

Sg GA TA Rust planning/uitv*) contrp Routebeschrijvingen / Opmerkingen

							grens veld 9 en 10
WOLF	7111	B 215	HEIDRUG	45	4 363	T+35.26	recht door rg ROTTERDAM
WOLF	7111	B 215	UNTERSTEDT	45	10 373	20 T+35.39	recht door rg ROTTERDAM
WOLF	7111	B 215	ROTTERDAM	45	4 377	T+36.04	van T+35.40 tot T+36.00 kleine rust
							vrwg naar li rg HAAS/DOORN/STREE/DOORN; 400 m
							na vlichten li voorsorteren en vdr Sparkasse li rg
							HAAS/DOORN/STREE/DOORN/SCHESSEL; vervolgens na 200 m
							recht door rg HAAS/DOORN/STREE/DOORN/B 75. Na ± 1 km
							re rg HAAS/DOORN/STREE/DOORN-nord/B 75
WOLF	7112	B 75	(Afslag FIMEL/STREE)	45	4 381	T+36.10	recht door rg HAAS/DOORN/SCHESSEL
WOLF	7112	B 75	(Afslag BROCKEL)	45	4 385	T+36.15	recht door rg HAAS/DOORN
WOLF	7112	B 75	SCHESSEL	45	4 389	T+36.20	recht door B 75 blijven volgen; vervolgens 1 km na centrum
							SCHESSEL op drs recht door rg LAUBRUCK/STREET/MANZ
WOLF	7112	B 75	MANZ	45	13 402	T+36.38	recht door
WOLF	7112	B 75	STREET	45	5 407	T+36.44	recht door
WOLF	7112	B 75	TOSTEDT	45	2 409	T+36.47	in centrum voor "BADE WERK" re rg SOLDAU/VELLE;
							vervolgens vrwg volgen
WOLF	--	--	KWIK	45	3 412	T+36.51	recht door rg HAAS/DOORN
WOLF	--	--	KWIKEN	45	3 415	T+36.53	recht door rg VELLE
WOLF	--	--	VELLE	45	2 417	T+36.58	2/10 Bij vlichten B 3 oversteken; rg HAAS/DOORN/STREET/
							UNDELH
WOLF	--	--	WESEL	45	9 426	T+37.10	weg volgen rg SAHNDORF/UNDELH
WOLF	--	--	UNDELH	45	6 432	T+37.18	weg volgen rg SAHNDORF
WOLF	--	--	SAHNDORF	45	4 436	T+37.23	ept, in SAHNDORF vrwg volgen; vervolgens voor

Aflooproute 114 Lkvzgbat (14 vtgn) zie blad 9 van 9 bladen

--	--	--	NINDORF	45	4 440	T+37.28	STOP-bord li rg NINDORF
--	--	--	HAUSTEDT	--	3 443	T+37.32	rg HAUSTEDT
							vapt

GEHEIM

*) Invullen door verpl eld wanneer tijdstip "T" bekend is.

Basis route tijdtabel verplaatsing 114 Lkvzgbat, einde HAW WOLF, 1990

Voor de latere bevoorrading van aanvullingsplaatsen gingen AAT commandanten, zowel op bataljons- als op compagnies niveau, ervan uit dat het sneller en effectiever zou zijn de voertuigen alleen, of wellicht iets veiliger, in kleinere groepen van maximaal 4 vtgn, te laten rijden. Ze waren dan ook vast van plan dit zo te organiseren. Tijdens oefeningen bleek dit effectief; in de praktijk onder oorlogsomstandigheden hoefde dit principe gelukkig nooit bewezen te worden.

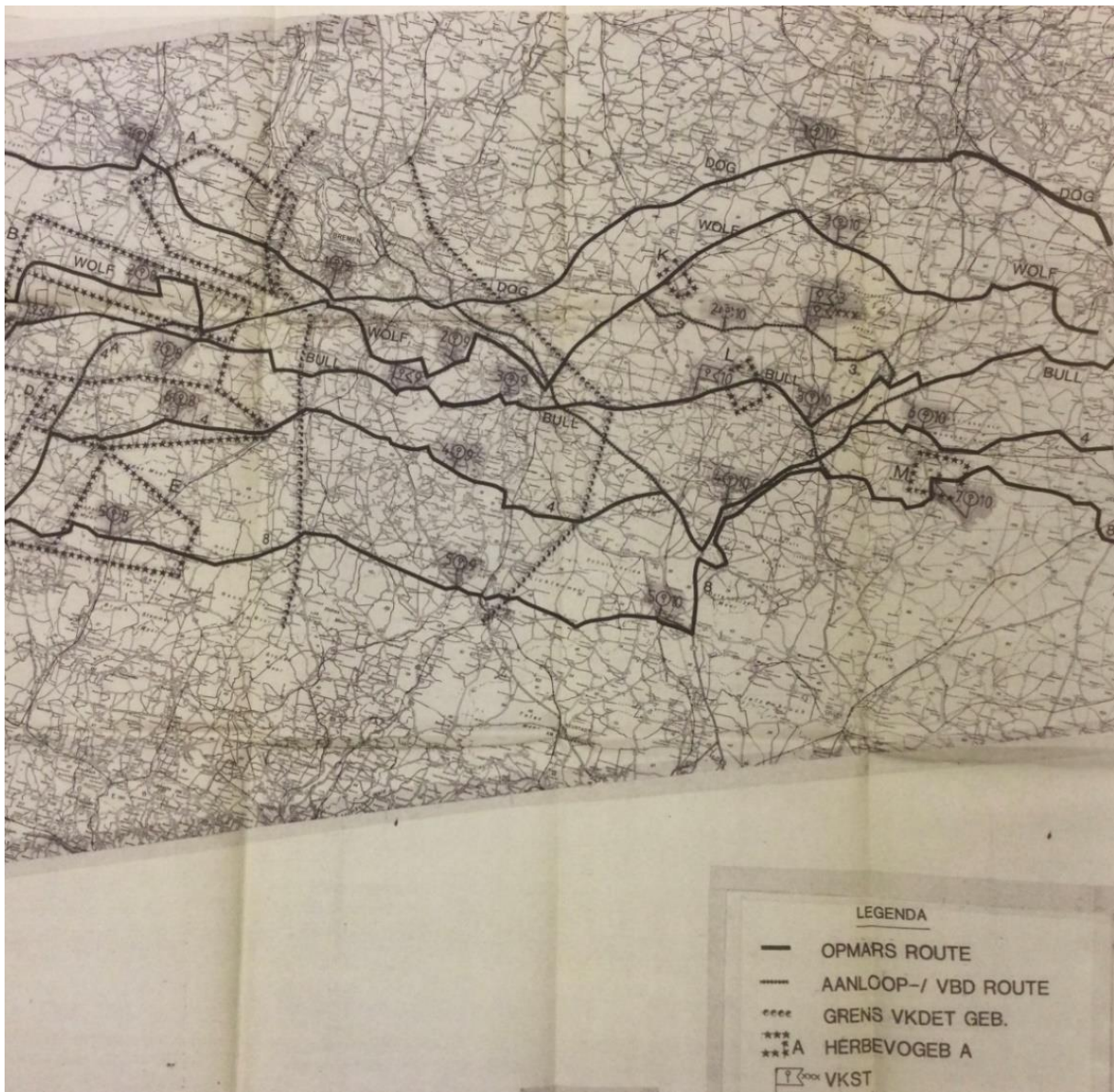
Voor het Legerkorps waren, naast de speciale aanvoerwegen 4 en 8 (voor de in Schaarsbergen en Oirschot gelegerde Brigades) de 3 HAW'n, DOG, WOLF en BULL, zowel in de opbouwfase, de bevoorrading als de herbevoorrading, voor wat betreft wegtransport, de levensaders. En dus het belangrijkste werkterrein van 810 Tgp als uitvoerend orgaan van TBO. Gegeven deze specifieke opdrachten, en de lange afstand transporten, was 810 Tgp een zeer belangrijke transportgroep. Minstens twee bataljons, 815 en 819, organiek samengesteld uit lichte transport compagnieën, waren uitgerust met (gevorderde civiele) steenauto's met een groot laadvermogen en eigen laad/los inrichting. De bataljons- en compagnies staven, in elk geval die van 815 en 819 Tbat werden elke 2 jaar in het kader van MKO'n ter plekke, tijdelijk gelegerd in de buurt van Cloppenburg, geoefend. Daarbij werden toekomstige transportcommandanten er ook op gewezen dat rekening moest worden gehouden met vertragingen (vluchtelingenstromen, vooral uit steden als Hamburg en Bremen; auto's met caravan – dubbele wegbezetting!), maar ook met omleidingen om militaire redenen. Zo zou waarschijnlijk, voor kortere of langere termijn, een deel van de autobahn Bremen-Hamburg worden omgebouwd tot straaljager basis (de middenberm was daarvoor al gevuld met beton!). (Nr. 1 bij HAW DOG). Ook werd verwacht dat in de buurt van Vechta en het vliegveld Ahlhorn, Z-O van Cloppenburg, met verkeershinder zou moeten worden gerekend. (Nr. 2), als aangegeven op pagina 58.

In dat HAW'n systeem was Cloppenburg een centrum. In de begin periode het eindpunt van de aanvoer routes en ongeveer in het centrum van de toenmalige aanvullingsplaatsen. Bij het verleggen van de verdedigingsgrenzen, en het opschuiven van die aanvullingsplaatsen, werd Cloppenburg het centrum van de transport routes. Tenminste twee Tbat van 810 Tgp zouden daar gelegerd worden, als rustplaats voor (wissel-) chauffeurs, onderhoud voertuigen, inname nieuwe brandstof etc. De rijroutes kregen de bijnaam "de 8 van Cloppenburg".

De HAW'n werden zeker gebruikt bij oefeningen en voor opvoer van materiaal en manschappen, en herbevoorrading, van het Legerkorps aan de oostgrens van West Duitsland, maar gelukkig nooit onder oorlogsomstandigheden.

Originele oleaten van de totale routes voor 1 Lk naar Noord Duitsland zijn tot op heden niet teruggevonden. Foto's van deelgebieden gelukkig wel. Aan de hand daarvan, en met de gewaardeerde hulp van Lkol A.F.M. Melenhorst bd (oud verplaatsingsdeskundige AAT) kon een betrouwbare reproductie worden gemaakt, zoals afgebeeld op pagina 58. De kleuren en verdere aanwijzingen zijn niet origineel en dienen alleen ter verduidelijking.

Waren de eerder genoemde HAWn vooral bedoeld voor de (her-)bevo van 1 LK, 810 Tgp gebruikte daarnaast nog andere HAWn die doorliepen tot Zuidwest NL (en mogelijk Belgische zeehavens) voor het ophalen van vanuit overzee aangevoerde goederen.

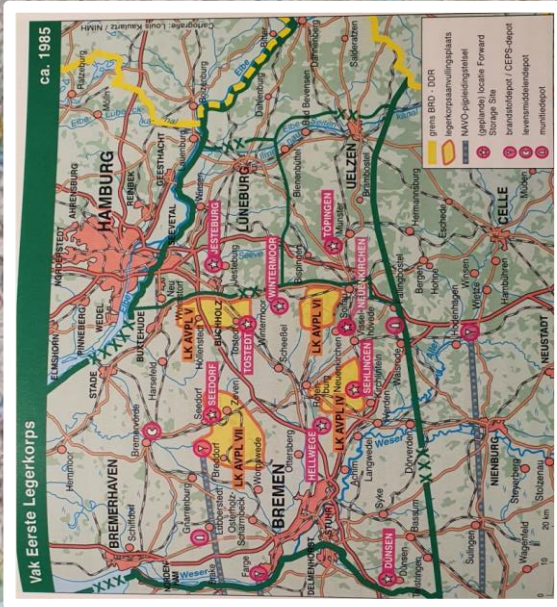
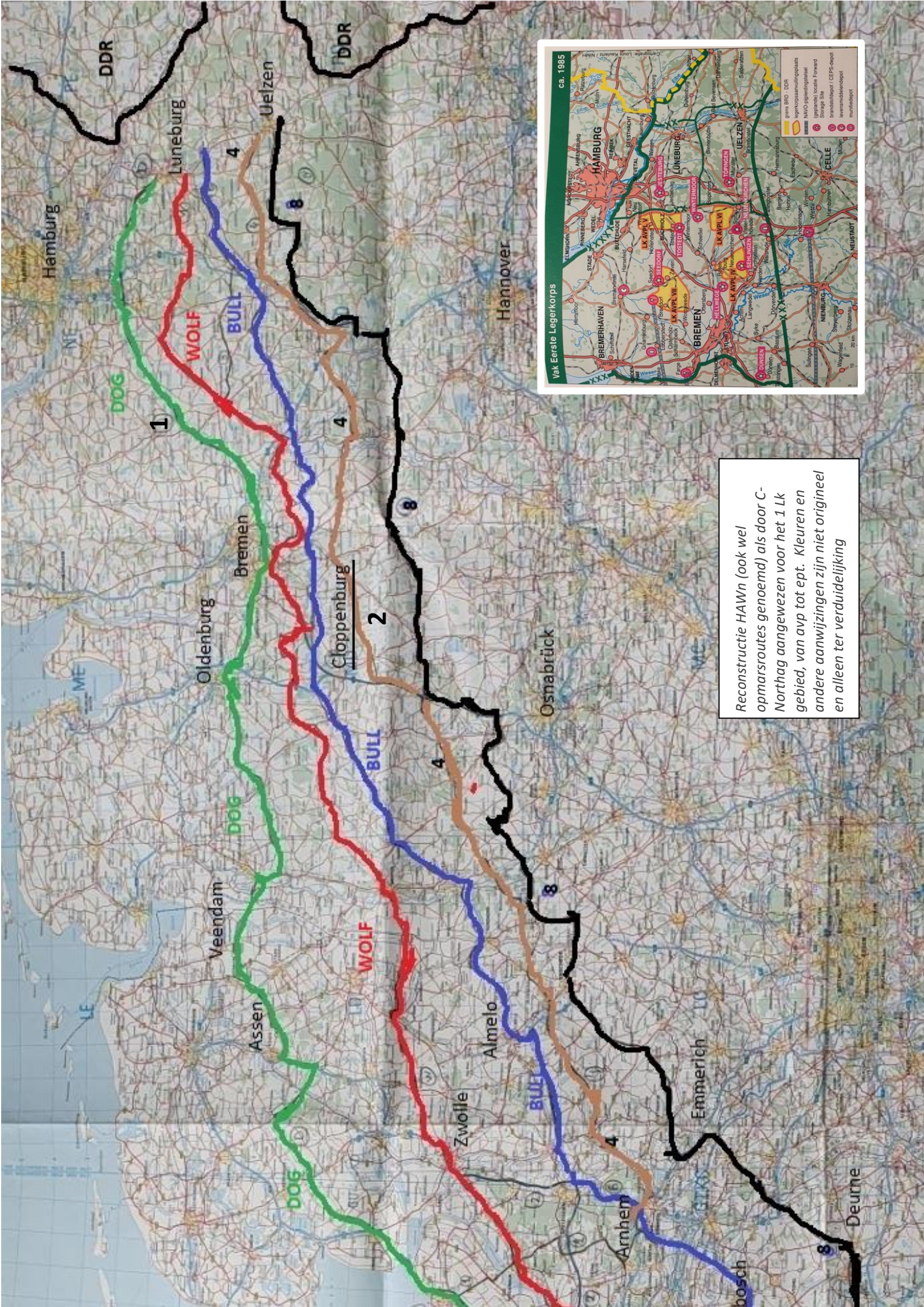


De 3 HAW'n met verkeerscontrolepunten en herbevogebieden, ten zuiden en zuidwesten van Bremen, 1986

De exacte routes en codenamen van die HAW'n bleken helaas niet meer te achterhalen. In oefenstukken voor oefeningen in Noord Brabant wordt vermeld dat 810 Tgp de HAW'n Nord, Bell en Lion zullen blijven gebruiken maar nooit is duidelijk geworden of dat echte, of oefeningnamen waren. Datzelfde geldt voor de namen Gull, Lark en Stork die werden gebruikt voor drijvende nood-rivierovergangen tijdens de oefening Aqua Marine in 1983.

In het lesmateriaal voor reserve officieren van 819 Tbat (810 Tgp) werd wel duidelijk gesteld dat er rekening mee moest worden gehouden dat de haven van Vlissingen onbruikbaar zou zijn- de schepen zouden op de rede gelost worden in kleinere schepen - en dus ladingen zouden moeten worden opgehaald in naburige noodhavens, zoals b.v. Terneuzen en/of Bergen op Zoom.

Een geheel andere situatie deed zich voor in Zuid Nederland. Had C TBO vooral te maken met het Legerkorps met een taak in NW Duitsland, C TBZ had, naast het uitvoeren van transporten beneden de rivieren, ook te maken met doortrekkende Engelse en Amerikaanse



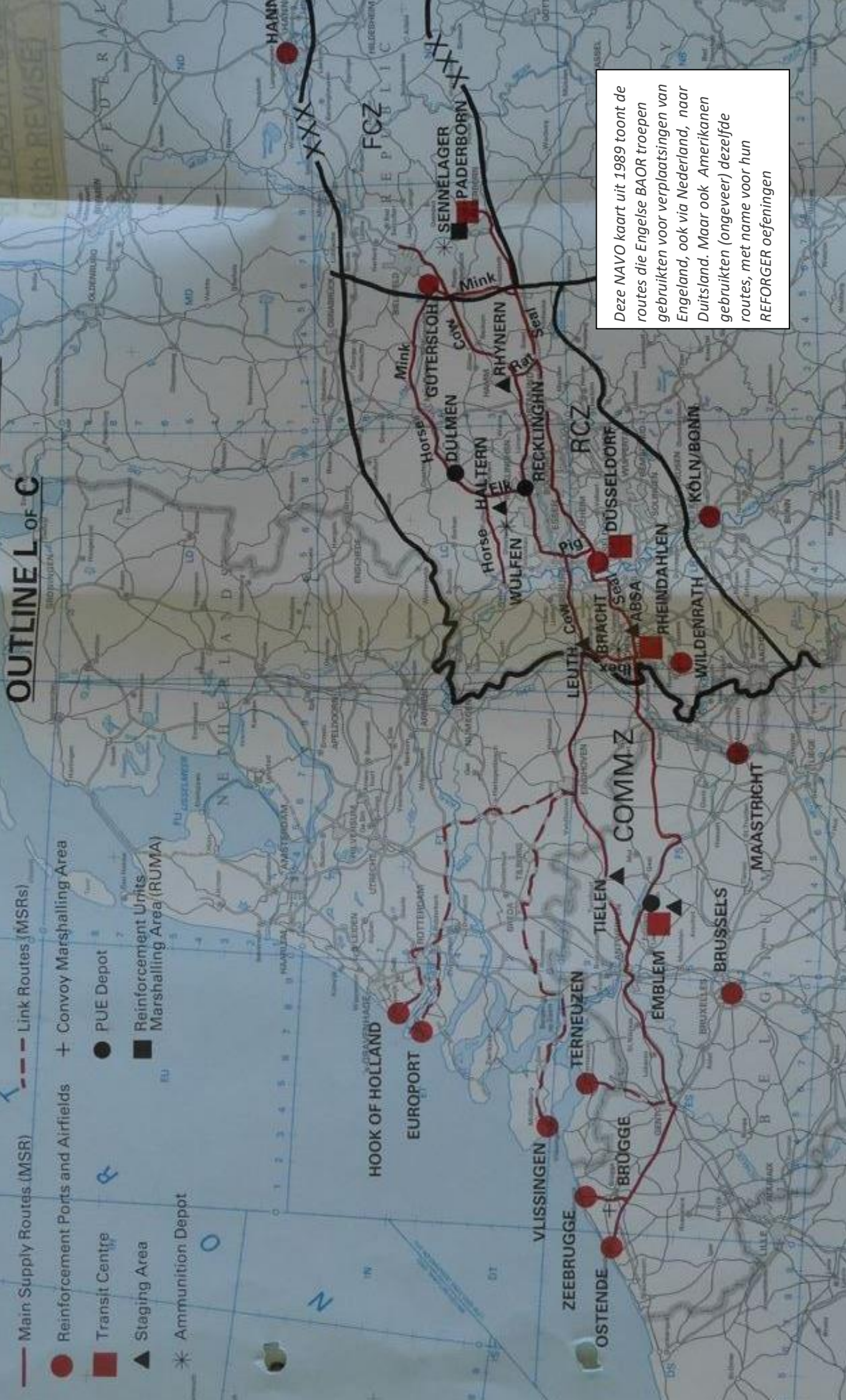
Reconstructie HAWn (ook wel opmarsroutes genoemd) als door C-Northag aangewezen voor het 1 Lk gebied, van avp tot ept. Kleuren en andere aanwijzingen zijn niet origineel en alleen ter verduidelijking

KEY

- Main Supply Routes (MSR)
- Reinforcement Ports and Airfields
- Transit Centre
- ▲ Staging Area
- * Ammunition Depot
- - - Link Routes (MSRs)
- + Convoy Marshalling Area
- PUE Depot
- Reinforcement Units Marshalling Area (RUMA)

BAOR REINFORCEMENT PLAN

OUTLINE L OF C



Deze NAVO kaart uit 1989 toont de routes die Engelse BAOR troepen gebruikten voor verplaatsingen van Engeland, ook via Nederland, naar Duitsland. Maar ook Amerikanen gebruikten (ongeveer) dezelfde routes, met name voor hun REFORGER oefeningen

legereenheden richting Duitsland, maar zuidelijker dan het gebied van C 1Lk. En niet alleen voor reguliere vreedstijd transporten, over de weg en per trein, maar vooral ook bij oefeningen van Engelse BAOR leger en Amerikaanse Reforger legers. Nederland trad daarbij op als Host Nation en 811 Tgp, en later 812 Tgp, hadden daartoe grote secties verkeer en vervoer. Van de doorvoergasten kwam het personeel vanuit Engeland met gewone veerboten, en vanuit Amerika per vliegtuig, in de praktijk hoofdzakelijk Schiphol. Het materiaal, voor zover al niet opgeslagen op het Continent, kwam per schip, naar havens, in Nederland Rotterdam en Vlissingen, en in België via Antwerpen en Zeebrugge. Waarbij er vanuit werd gegaan dat in oorlogstijd wegens het mogelijk uitvallen van grote havens, zou moeten worden uitgeweken naar kleinere havens, al of niet via overslag van schepen op de rede naar kleinere schepen. Personeel en materieel zouden daarna in Nederland en België weer bij elkaar worden gebracht om oostwaarts verder te reizen. Waarbij dan weer een complicerende factor was dat die enorme hoeveelheden materiaal en mensen ergens tussen Nijmegen en Maastricht ook de Maas weer zouden moeten oversteken. Over de routes die de Amerikaanse troepen bij de Reforger oefeningen gebruiken is niets meer bekend, behalve dan dat ze begonnen rond Eindhoven. Van daaruit vertrokken ze richting Duitsland, niet noodzakelijkerwijze naar Zuid Duitsland, de officiële Amerikaanse sector. Omdat ze vaak betrokken waren bij gelijktijdige oefeningen, samen met Duitse, Engelse en NL eenheden, vertrokken ze vaak naar midden Duitsland. Waarschijnlijk via de normale auto snelwegen. Hoe de NATO HAWn voor oorlogssituaties liepen, en welke codenamen die hadden, bleek helaas niet meer te achterhalen.

Anders lag dat voor de doortrekkende Engelse troepen van de BAOR, zowel voor normale transporten als voor oefeningen. Daarvan is een kaart teruggevonden die een duidelijke situatie weergeeft, zij het voor een latere periode toen er al wel autosnelwegen waren.

Op deze kaart, zie pagina 59, lopen de HAWn voor BAOR van resp. Oostende en Zeebrugge via Gent en Antwerpen naar resp. Turnhout, Eindhoven Venlo, ofwel Herenthals, Bree en Roermond. Op Duits grondgebied heetten die resp. Cow en Seal, maar welke van die twee namen aan de Noordzeekust eindigde is onzeker. Die routes kunnen door de tijd aangepast zijn. De kaart is van 1989 en sinds 1950 zijn er veel nieuwe, betere, wegen aangelegd. Bovendien meerden pas in 1973 in Rotterdam de eerste schepen af in de eerste Maasvlakte, in de tweede Maasvlakte havens nog veel later. In de niet ondenkbare situatie dat in geval van oorlog de grote havens als Rotterdam en Antwerpen gedeeltelijk, of zelfs in het geheel niet, bruikbaar zouden kunnen zijn werden plannen gemaakt voor het gebruik van noodhavens.

Voor transporten over Nederlands grondgebied was natuurlijk Nederland verantwoordelijk. De Belgen evenzo voor transporten over Belgisch grondgebied. Maar voor transporten vanuit Nederland via België en voor transporten vanuit België via Nederland naar Duitsland was veel onderlinge coördinatie nodig. De verkeersstaven van 811 Tgp, en later 812 Tgp, zullen daar best een hele kluit aan hebben gehad.

Bijkomend probleem was dat alle transporten richting Duitsland ook de Maas (en vervolgens de Rijn) zouden moeten oversteken. Met eveneens de mogelijkheid dat daar verminderd, of zelfs in het geheel, geen vaste oeververbindingen meer zouden zijn. Pontonvloten en pontonbruggen zouden dan moeten worden gebruikt, wat wel veel verliesrisico en in elk geval vertragingen zou veroorzaken. Deze noodvoorzieningen zouden meestal geplaatst worden op locaties waar eerder veren functioneerden.

Colonnes zouden ruim tevoren in uiteengelegen verzamelgebieden moeten worden gestationeerd, waarvan dan kleine delen naar afwachtingebieden bij de overgangsplaatzen werden gedirigeerd om te worden overgezet zodra er plaats zou zijn. Daarna gingen die dan weer naar een wachtgebied tot het colonneverband kon worden hersteld. De genie zorgde voor het overzetten, de LUA voor de luchtbeveiliging, de Natres voor landbeveiliging. Een en ander zorgde voor de noodzaak van een enorme verkeersleidingorganisatie.

Deze overzetactiviteiten werden beoefend. 811 Tgp en 812 Tgp oefenden regelmatig en betrokken daarbij ook mobilisabele transporteenheden en personeel, waaronder dat van mobilisabele verkeersregelingsdiensten. De doortrekkende buitenlandse eenheden waren ook soms een welkome aanleiding om met eigen oefeningen aan te sluiten. Soms waren er duizenden vtgn bij betrokken, in beide richtingen!



Een Amerikaanse eenheid passeert de Maas tijdens een Reforger oefening Aqua Marine, 1983.

Hoogtepunt daarbij was in september 1983 toen aan een Amerikaanse Reforger oefening diverse andere oefeningen gekoppeld werden. Waarbij Nederlandse, Engelse en Duitse landstrijdkrachten, samen met luchtmachten, gezamenlijk oefenden. Reforger vloog duizenden Amerikaanse militairen in die materiaal uit depots of uit vanuit overzee aangekomen materiaal ophaalden en zich in Oost Brabant verzamelden. Tijdens de oefening Brandy Station werden die gecombineerd met een NL pantserbrigade en een Engels tankregiment. Een formidabele macht van ca. 16.000 manschappen, ca 1.500 rupsvoertuigen en ca. 1.800 wielvoertuigen. Aangevallen door laagvliegende vliegtuigen uit diverse landen in het kader van hun oefening Cold Fire. Vervolgens werd dat alles in het kader van de oefening Aqua Marine de Maas overgezet om gezamenlijk in Duitsland aan de oefening Atlantic Lion deel te nemen.

Voor de oefening Aqua Marine had 11 Gnbat voor 3 kunstmatige rivierovergangen gezorgd: twee NL pontonbruggen, bij Vierlingsbeek (HAW Gull) en bij Broekhuizen (HAW Stork), en, samen met Amerikanen, ook nog een z.g. drijvende Amerikaanse Ribben-vouwbrug (HAW Lark). Gedurende 3 dagen en nachten werd de gehele eerder genoemde macht aan mensen en rups/wiel vtgn overgezet. De Natres en de LUA leverden daarvoor ook veel reservisten. Een enorme prestatie als men bedenkt dat alle overgangen steeds enkele uren per dag/nacht open moesten omdat de scheepvaart op de Maas niet volledig stilgelegd mocht worden.

Het verplaatsen (en onderbrengen en voeden/verzorgen) van zoveel personeel en materieel vanaf vliegvelden en vanuit havens was een enorme taak voor C NTC, uitgevoerd door C 812 Tgp. Een project dat niet eindigde oost van de Maas, maar eerst aan de grens met Duitsland. Waarbij dan wel weer moest worden samengewerkt en gecoördineerd met het Duitse Wehrbereichskommando III om die grote groep mensen en materieel ook weer georganiseerd, goed en veilig, de Rijn over te krijgen. Om daarna aansluitend aan de oefening Atlantic Lion te beginnen.

Ook omdat de hele operatie veel internationale belangstelling trok, (zelfs HM Koningin Beatrix en Saceur, de Generaal Bernard W. Rogers, en de Britse premier Margaret Thatcher kwamen langs) hadden van 812 Tgp de HNS groep het druk en de secties Verkeer en Vervoer ook het nodige te doen. Daarvoor werd ook veel mobilisabel personeel, uit alle standen en rangen, opgeroepen. Voor de oefening Brandy Station had 812 Tgp een Movement Head Quarters (MHQ) in Wanssum, met voor elk van de drie routes een eigen vkdet, die elk voor een groot deel weer gevuld waren met reservisten.

Voor de bevolking waren het indrukwekkende dagen, met zoveel mensen en materieel. Bij de oudere generaties riep het herkenbare herinneringen op uit de periode 1944-1945. De verhoudingen tussen burgers en (vaak vreemde) militairen bleven goed, afgezien van wat kleinere protestacties.

Ondanks enkele haperingen hier en daar verliep eigenlijk alles goed volgens plan. Zelfs beter dan eerder verwacht. Saceur stelde in een persconferentie aan het einde van Aqua Marine dat hij onder de indruk was van wat NTC (lees 812 Tgp) en vooral ook 11 Gnbat presteerden. Maar ook dat de NL soldaat "niet moet worden beoordeeld naar zijn haardracht, maar op de prestatie die hij levert. En die is klasse" ! Waarvan acte.

Organisatie transporteenheden

De basiseenheid van de AAT was de transportcompagnie. Aanvankelijk meestal een lichte transport compagnie (Lttcie) met 3 tons voertuigen, aangevuld met de zware transport cien met, destijds, 10 tons opleggers, of 10 tons tankopleggers voor vloeistoffen, meestal brandstoffen (Zwtcie, resp. Zwtcie BOS). Later werden die laadvermogens aanzienlijk groter. Voor nog zwaarder vervoer, (tanks, pantser- en genie voertuigen etc.) ook nog grotere voertuigen maar die werden, officieel tot 1971, beheerd en gereden door het Dienstvak van de Technisch Dienst (140 Tdvtgdistricie van 451 Tdbat onder TBW). In de praktijk werden dat beheer en die transporten al in 1970 overgenomen door de AAT.

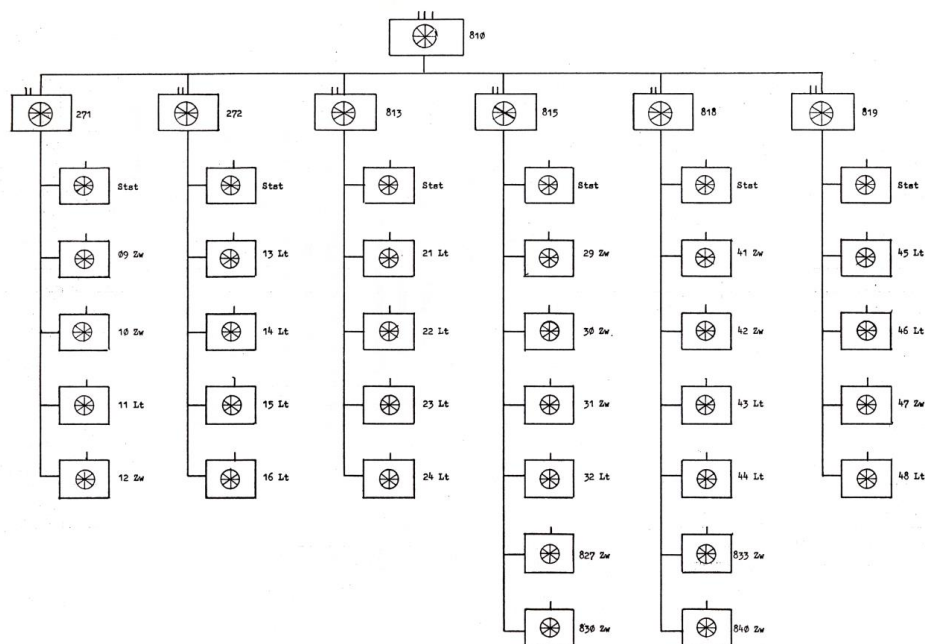
De AAT compagnie was een compleet zelfstandig opererende eenheid, uitgerust met uitsluitend transportvoertuigen. Wel met een eigen staf, onderhoudsgroep (OHgr) met een “toolset” en eigen takelauto, keukengroep, verbindingspersoneel, gewondenverzorger etc. Deze kon dan ook als compleet zelfstandige eenheid overal worden geplaatst, verplaatst, toegevoegd en weer teruggetrokken worden. Ook, voor transportsteun, aan een niet-AAT eenheid. In het geval van transportsteun voor een tactische operatie kwam de AAT eenheid dan onder bevel van de tactische commandant. In het geval van een administratieve verplaatsing, de AAT eenheid kreeg dan opdracht een andere eenheid, mensen en materieel, te verplaatsen, voerde de AAT commandant het commando en regelde AAT stafpersoneel de uitvoering. Vooral nog in de 50er – 60er jaren, toen de infanterie nog niet over eigen transportcapaciteit beschikte, kwam dat regelmatig voor. Niet iedereen was het daarbij altijd met die regels eens, maar AAT commandanten, op elk niveau, hielden altijd voet bij stuk; zij beslisten - na overleg met de C van de te verplaatsen eenheid - of er gereden zou worden, of niet, en wanneer en hoe!

De AAT compagnie bestond uit 3 pelotons, elk onder commando van een luitenant pelotonscommandant en met 16 (vredesorganisatie) of 20 voertuigen (oorlogsorganisatie), verdeeld in twee groepen, elk 8, resp. 10 voertuigen onder commando van een sergeant/groepscommandant. Elke groep weer verdeeld in twee gelijke ploegen onder commando van een korporaal/chauffeur. Elk voertuig had twee chauffeurs, behalve die waarin de groeps- en ploegcommandanten zichzelf indeelden.

De AAT compagniescommandant (CC) was dus een autonoom werkende functionaris met brede beslissingsbevoegdheden. Natuurlijk wel binnen de regels van het bataljon waarvan hij deel uitmaakte, en van wie hij de opdrachten kreeg, maar die hij dan wel naar eigen inzichten uitvoerde. Een vooral onafhankelijke positie die vaak afgunst opwekte bij niet AATers.

Het transportbataljon was samengesteld uit, afgezien van de bataljonsstaf en al naar gelang de situatie, 4 tot 6 compagnieën lichte, zware en/of koelauto compagnieën. Het bataljon verdeelde opdrachten, verkregen van een transportgroep waaronder zij vielen, onder de compagnieën. Het bataljon had in de bataljonsstaf, net als de compagnieën, een eigen onderhoudsgroep, maar van een hoger echelon. De geneeskundige groep werd geleid door een arts, met de beschikking over een geneeskundige staf en een ziekenauto. Verder in de staf waren geestelijke verzorgers actief, in de 50er jaren normaal een aalmoezenier voor de katholieken en een dominee voor de niet-katholieken. Later werd daar ook nog een geestelijk raadsman van humanistische signatuur aan toegevoegd.

104 Tgp verzorgde het transport binnen het operatiegebied van C 1 Lk. De andere Tgpn vielen, tijdens de koude oorlog periode, onder de Territoriale Bevelhebbers (TB's), respectievelijk West, Zuid en Oost, met niet allemaal gelijke taken. Ze hadden allemaal wel naast de transportbataljons, ook nog garnizoensgarages. 812 Tgp (TBW- den Haag) had bv meer personenauto compagnieën en meer contacten met NAVO-partners die buitenlands personeel en materieel door Nederland wilden verplaatsen. 811 Tgp (TBZ/Breda) verzorgde alle transporten ten zuiden van de grote rivieren, met als bijzondere taak het (mede) regelen van verkeersstromen van buitenlandse legeronderdelen die, aangevoerd van overzee, via rivierkruisingen tussen Nijmegen en vooral Venlo, maar waarschijnlijk ook nog zuidelijker, van en naar Duitsland reden. En 810 Tgp (TBO/Deventer) was sterk gericht op de bevoorrading naar het zich steeds verder naar het oosten verplaatsend achtergebied van 1 Lk in Duitsland. Met als consequentie meer benodigde transportcapaciteit over langere aanvoerwegen. 810 Tgp werd daarom de grootste van de Tgpn. Daarom ook waren in de 70er en 80er jaren in elk geval twee Tbats (815 en 819) met organiek 4 lichte (3 tons) transportcompagnieën, in de praktijk uitgerust met even zoveel gevorderde z.g. steenauto's (staus) met transportcapaciteit van 20 ton. Om deze steenauto's in een continudienst 24/7 via de z.g. "8 van Cloppenburg" naar de aanvullingsplaatsen van 1 Lk op de weg te kunnen houden, werd gerekend met een behoefte per auto van 5 chauffeurs.



Organisatie 810 Tgp, (1966)

Een momentopname; de sterkte van de Tbats wisselden nog wel eens, afhankelijk van de dan heersende omstandigheden. Zie ook het personeelsschema 1989 op pagina 66, waarop 819 Tbat meer dan de dan gebruikelijke 4 Tcien heeft.

In het Boek: "In Dienst van de Troep" (NIMH 2008), pagina 217, wordt gesteld dat in 1976 werd uitgegaan van een behoefte van 285 staus, ingedeeld in 9 mobilisabele Tcien, dus 31 staus per Tcie. Bovendien vond ik in een studie van Staf NLC uit 1989-1990, dat werd uitgegaan van een behoefte voor herbevo van 1 Lk, klasse V, van 269 staus. En dat de 8 van Cloppenburg, heen en terug, in één etmaal zou kunnen worden gereden. Dit wijkt nogal af van mijn persoonlijke ervaringen van destijds. Bij (reservisten-) commandanten heersten toen, in de jaren 80, al twijfels of die 24 uren rondritten zouden kunnen worden gerealiseerd! Zie in dit verband ook de berekeningen elders in dit document op het gebied van daglaadvermogens capaciteiten. Maar het kan natuurlijk zijn dat de behoeften in de loop der jaren veranderden.

file	bevr.	orga- nische rang	271 Tbat, elco 3380	272 Tbat, elco 3390	813 Tbat, elco 3420	815 Tbat, elco 3440	818 Tbat, elco 3470	819 Tbat, elco 3480	Zwteien
			statcie elco 3381	statcie elco 3391	statcie elco 3421	statcie elco 3441	statcie elco 3471	statcie elco 3481	
bc	0101	lkol*	Lkol Versaillbergen	Lkol de Bruijne	Lkol May	Lkol Wieringa	Lkol Boersma	Lkol v't Spijker	
plv	0201	maj	Maj Luiddendijk	Maj Bracht	Maj v. Aalst	Maj Noor	Maj v.d. Marck	Maj Mastebroek	
S1	0301	maj	Maj v.d. Scheer	Kap Zwerter	Maj Zoetelief	Maj Laet	Maj Noest	Maj Koorneef	
S2/3	0401	maj*	Maj Thuis	Kap Bos (ber)	Maj Duing	Maj v. Russen	Kap Hooischuur (ber)	Maj Jongen	
toeg	0404	kap	Kap Drent	Kap de Jong	Kap Artzen	Elnt Meijer	Kap v.d. Meer	Kap v.d. Doel	
S4	0601	kap	Kap Stunnenberg	Elnt Goes	Kap Jantzen	Kap Kets	Kap Hermkens	Kap Schulte	
			09 Zwteie elco 3382	13 Ltteie elco 3392	21 Ltteie elco 3422	29 Zwteie elco 3442	41 Zwteie elco 3472	45 Ltteie elco 3482	827 Zwteie elco 3542
CC	0101/1501 1)		Maj Uittenbogaard	Kap v. Wulfften Palthe	Kap Zuidema	Maj te Panke	Kap de Ruijter	Elnt Thoonen	Maj Betist
plv	0104/1504 2)		Kap v. Deil	Elnt Slaats	Elnt Hoogesteger	Kap Wenderich	Kap v. Luvemburg	Elnt Hendriks	Kap Schouten
pc	0601/3001 lnt	lnt	Elnt Eenink	Tint Coppesena	Elnt v.d. Lee	Elnt v. Hoof	Elnt de Wijs	Elnt Perdok	Elnt Hartman
pc	0901/4001 lnt	lnt	Elnt Grotens	Tint v. Lunteren	Tint v. Bussel	Tint Den Os	Tint v.d. Heiligenberg	Elnt v. Lier	Elnt Drifhout
pc	1201/5001 lnt	lnt	Elnt Welten	Tint Garritsen	Tint Kint	Elnt Klomp	Tint van Bortel	Elnt de Jager	Tint v. Dijk
			10 Zwteie elco 3383	14 Ltteie elco 3393	22 Ltteie elco 3423	30 Zwteie elco 3443	42 Zwteie elco 3473	46 Ltteie elco 3483	830 Zwteie elco 3545
CC	0101/1501 1)		Maj Geertema	Kap de Groot	Kap Plas	Maj Ruitenber	Kap van Haren	Kap Kinds	Maj Leenders
plv	0104/1504 2)		Elnt Y. Hempenius	Tint van Hagen	Elnt Vermaat	Kap de Vries	Kap Oegendriever	Elnt Suijkerbuijk	Kap v. Gils
pc	0601/3001 lnt	lnt	Elnt v. Dijk	Tint Verhoeven	Tint Hendrickx	Elnt v.d. Ians	Elnt Ellens	Elnt Wagenmakers	Tint Heyde
pc	0901/4001 lnt	lnt	Elnt Klappe	Tint Keulerts	Elnt Ramshorst	Elnt Ganzinga	Elnt Brouwers	Elnt de Hondt	Elnt Edwards
pc	1201/5001 lnt	lnt	Elnt Sorbi	Tint van Mill	Elnt Michorius	Elnt Guezen	Tint Gerdienier	Tint Elschot	Elnt Jansen
			11 Ltteie elco 3384	15 Ltteie elco 3394	23 Ltteie elco 3424	31 Zwteie elco 3444	43 Ltteie elco 3474	47 Zwteie elco 3484	833 Zwteie elco 3549
CC	0101/1501 1)		Kap Platvoest	Kap Wengsten	Elnt Roukema	Maj Buning	Kap Oosterhof	Kap v. Loosbroek	Kap de Visser
plv	0104/1504 2)		Elnt v.d. Blink	Elnt Gras	Elnt Scholtanus	Kap Dijkman	Elnt v. Bleek	Kap Kruger	Kap v.d. Zee
pc	0601/3001 lnt	lnt	Tint v. Essen	Tint Westendorp	Elnt Bikkert	Elnt Karmalk	Elnt v. Eijk	Elnt Voogt	Elnt Verhoeven
pc	0901/4001 lnt	lnt	Elnt ter Heide	Tint v. Maeren	Elnt de Nijls Bik	Elnt Broere	Elnt Adan	Elnt Karelee	Elnt Postma
pc	1201/5001 lnt	lnt	Elnt Wonnink	Tint Jobse	Elnt Markus	Elnt Stoffelen	Elnt v.d. Kamp	Tint Hagen	Tint de Bree
			12 Zwteie elco 3385	16 Ltteie elco 3395	24 Ltteie elco 3425	32 Ltteie elco 3445	44 Ltteie elco 3475	48 Ltteie elco 3485	840 Zwteie elco 3551
CC	0101/1501 1)		Kap Koltman	Kap Geerts	Kap v.d. Akker	Kap Jolink	Kap Vlot	Kap den Teuling	
plv	0104/1504 2)		Kap Meerdink	Elnt Leucera	Elnt Bruijs	Elnt Groeneweg-	Elnt Kerhofs	Elnt Sportel	
pc	0601/3001 lnt	lnt	Elnt Ebenou	Tint Jacobs	Tint v.d. Heuvel	Tint v.d. Pol	Elnt Gaakeer	Elnt Veltman	
pc	0901/4001 lnt	lnt	Elnt Smits	Tint Lamberts	Elnt R.P. Schuren	Tint Platenburg	Tint Schoonderwaard	Elnt v. Gogh	
pc	1201/5001 lnt	lnt	Tint v. Straalen	Tint Pustjens	Elnt v. Nieuwegiesen	Tint Hesselink	Tint Bronzveer	Elnt de Bruijn	

1) = maj bij een zwteie, kap bij een ltteie
2) = kap bij een zwteie, elnt bij een ltteie

* = beroepsfunctie, kan vervuld worden door een reserve officier.

Wijzigingen voorbehouden, bij de eerstvolgende opkomst in werkelijke dienst bij 810 Tg.
wordt een nieuw overzicht verstrekt.

Opleidingen en oefeningen personeel

Na de introductie van het z.g. "filler"-systeem in 1953 kwamen elke twee maanden groepen dienstplichtigen voorbestemd voor de krijgsmacht, dus ook voor de AAT "onder de wapenen". Deze laatste in de Kromhout Kazerne te Tilburg. Ingedeeld in twee Instructie Compagnieën, resp. de 1^e(A) en de 2^e (B) compagnie, elk met 3 pelotons. Na een militaire basisopleiding van twee maanden werden toekomstige chauffeurs voor de vervolgopleiding overgeplaatst naar de AAT rijschool in de C Cie, ook gelegerd in de Kromhout kazerne. Kandidaten voor de voortgezette opleidingen gingen over naar de Koning Willem II Kazerne te Tilburg.



*September 1955: Laatste appel van rekrutenopleiding, lichting 1955-4.
RAAT, Kromhout Kazerne, Tilburg: 2e Instructie Compagnie, 2e peloton.*

← *Overzicht van alle officieren 810 Tgp, 1986.
Opmerkelijk is dat 819 Tbat hier veel groter is dan in 1966!*

Voor de opleiding tot sergeant was er de kaderschool, naast de SRO, de School Reserve Officieren. Tussentijdse uitwisselingen tijdens de opleiding, kwamen, na beoordelingen, voor. De opleidingen duurden resp. 8 maanden voor reserveofficieren en 6 maanden voor onderofficieren. Afgestudeerden kregen een tijdelijke rang, vaandrig of sergeant, en werden bij een paraat AAT onderdeel geplaatst. Daar werden zij na enkele maanden praktijkervaring te hebben opgedaan, bij gunstige beoordeling, resp. tijdelijk reserve 2e luitenant, of sergeant effectief. Afvallers kwamen voor en werden dan in rang teruggezet en naar een ander onderdeel overgeplaatst. Het kwam echter ook voor dat sergeants die bij een paraat onderdeel opgefallen waren, alsnog een vervolgopleiding aan de SRO werd aangeboden. Uit bestudering van lesmateriaal van de SRO uit de jaren 70 blijkt dat, in vergelijking met de jaren 50, zowel de kwaliteit als het niveau sterk was verbeterd, en rond 1980 ook verder nog fors was uitgebreid.

De bedoeling van het fillersysteem was dat alle militairen, na de basisopleiding, bij de parate troepen praktijkervaring zouden opdoen, aangevuld met regelmatige aanvullende, ook theoretische, cursussen. Te geven door eigen kader, of specialisten van andere onderdelen. Daarvoor bestond in elk geval in de 50er jaren weinig belangstelling, ook bij het kader. "Helaas-op-transport" was een veel gebruikt en effectief excuus om niet deel te nemen. Later kregen daarom instromers, elke twee maanden weer, binnen het parate onderdeel eerst een interne aanvullende opleiding, alvorens effectief praktiserend onderdeel van de eenheid te mogen uitmaken. Voor specialistische functies, foerier, kok, monteur etc. waren er aanvullende opleidingen alvorens in het parate AAT onderdeel in te stromen.



*Uitmonsteringen op kraagspiegel voor opleidingen reservisten kader:
Oranje voor officieren en blauw voor onderofficieren.*

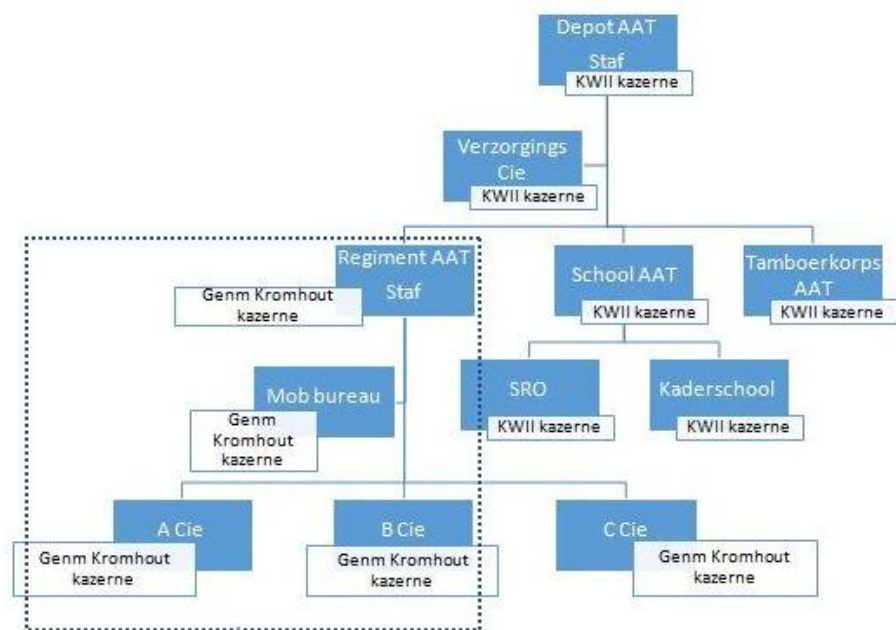
Voor reserveofficieren die in aanmerking zouden kunnen komen voor een rang hoger dan reserve eerste luitenant waren er, tijdens het groot verlof dat tot het 45e levensjaar zou kunnen duren, aanvullende cursussen. Vooral de z.g. L-cursus, voor de rang van kapitein, en de K-cursus voor hogere rangen. Alvorens die hogere rang werkelijk te krijgen werd men vaak daarvoor al opgeroepen om een aan de rang verbonden functie in de praktijk te vervullen. Dat kon zijn bij een paraat onderdeel, zowel als bij een onderdeel op herhaling, of als waarnemer bij een (ook internationale) grote oefening. Voor een dergelijk aanvullend traject als reserve officier moest men dan wel bereid zijn na het 45e levensjaar vrijwillig na te dienen. Bij het bereiken van het 55e levensjaar werden betreffende reserveofficieren (net als beroepsofficieren toen) onherroepelijk uit de bestanden verwijderd.



Winteroefening SRO-AAT, 1958, lichting 1958-3, Commandant: Kapitein P.C. van der Ing.



Lessen onderhoud motorvoertuigen (Dodges) en in verblijf in bivaks, met Chevrolets. SRO/Kaderschool, 1955, in en vanuit de Koning Willem II kazerne, Tilburg.

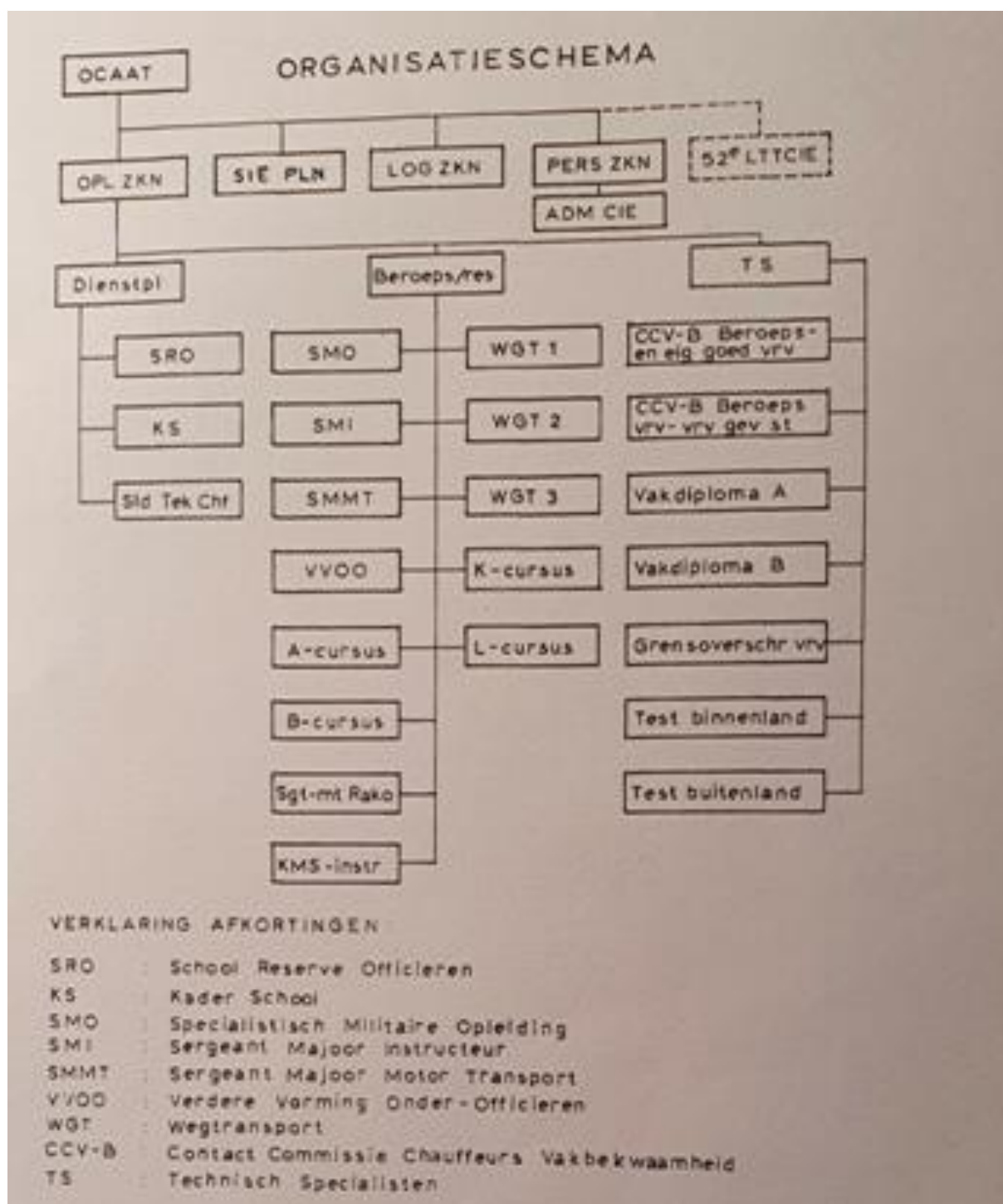


Organogram Depot AAT 1953

Overzicht van de (re-) organisaties AAT opleidingscentra gedurende de KO periode:

1946	Breda	Depot AAT Rekrutenopleiding							
	Eefde	AMOS – Algemene Militaire Opleidingsschool (Chauffeurs voor Indonesië) School Kwartiermeester Troepen Reserve Officieren en Onderofficieren (later ook naar Haarlem)							
	Haarlem	MTOS - Motor-Technische Opleidingsschool Chauffeursopleiding (techniek)							
	Apeldoorn	Korpsschool AAT Opleiding chauffeurs transporteenheden NL							
1947		Regiment AAT							
	Tilburg	Staf							
	Grave	1e Instructie bataljon 2e Administratie bataljon							
	Leiden	Exploitatie bataljon (voormalig Korps AAT) met 5 transportcompagnieën 1e tcie te Leiden 2e tcie te Tilburg 5e tcie te Amsterdam 11e tcie te Eefde 13e tcie te Den Haag							
1948		Depot AAT opgeheven							
1949		Dienstvak Aan- en Afvoertroepen, opgericht							
1950	Haarlem	School Kwartiermeester troepen (School AAT) Reserve Officieren en Onderofficieren							
1953	Tilburg	Depot AAT heropgericht Regiment AAT: Kromhout Kazerne: Staf met mobilisatiebureau Verzorgingscompagnie Rekruten opleiding (2 Instructieciën) Chauffeursopleiding (1 Instructiecie) Koning Willem II Kazerne: SRO-AAT : School Reserve Officieren KS-AAT : kaderschool							
1966	Tilburg	Rij-instructie bataljon, 4 Instructie Cien, ook voor Intendance Genie, Verbindingsdienst en Geneeskundige troepen							

1967	Tilburg	OCAAT – Opleidingscentrum AAT 52 Ltccie (afkomstig van het dan opgeheven 820 Tbat te Haarlem) wordt geplaatst bij School AAT (SOCAAT) voor vervoerssteun bij oefeningen
1969	Tilburg	OCAAT – Zware Rijopleidingscie verplaatst van Eindhoven naar Vught (Lunettenkazerne). C: Maj. J.S. Huberts
1970	Tilburg	OCAAT komt onder Commando opleidingen KL (COKL)
1971	Tilburg	SOCAAT wordt OCAAT onder COKL
1971	Tilburg	OCAAT Rij-instructie bataljon gaat over in Rijschool Tilburg (RSK) onder Rijopleidingcentrum (ROC)
1983	Tilburg	OCAAT, De Generaal Majoor W.J. Poot, Commandant Opleidingen KL, reikt 2500ste chauffeurs diploma uit aan een technisch specialist van de KL, als opgeleid door het OCAAT.
1985	Tilburg	OCAAT. Dienstvaktechnische opleiding voor beroepsonderofficieren van de KMS, bestemd voor de AAT, neemt een aanvang, onderverdeeld in drie specialismen: groepscommandant bij een vervoerseenheid of bevoorradingsseenheid pelotonssergeant bij een vervoerseenheid of bevoorradingssergeant wegtransport sergeant instructeur algemeen
1987	Tilburg	OCAAT reorganisatie november 1987 C-Instructiecompagnie (C-Instrcie) wordt verantwoordelijk voor het opleiden van reserve officieren, dienstplichtige onderofficieren, en Kort Verband Vrijwilligers (mannen en vrouwen) in de rang van officier of onderofficier Opleidingstijd 22 weken, 6 lichtingen per jaar
1993		OCAAT wordt onder bevel gesteld van het Rij Opleidings Centrum (ROC) te Eindhoven en gaat verder onder de naam School Verkeer Vervoer Rijopleidingen (SVVR). 52 Ltccie wordt mobilisabel gesteld en ondergebracht bij 105 Tbat. De voertuigen: 45 x DAF YA4440 en 6 x Laro gaan over naar Opleidingscentrum Verkeer Vervoer Rijopleidingen (OCVVR) Op 30 april neemt het OCAAT met een defilé formeel afscheid van de Koning Willem II kazerne te Tilburg en wordt daarmee zelf geschiedenis.



Organogram OCAAT ca. 1980-1985. Laat duidelijke zien hoe het OCAAT zowel in de breedte als in de diepte evolueerde.

Schietoefeningen Huisduinen/Den Helder

Jaarlijks oefenden legerkorpstroepen in Huisduinen (Den Helder), boven zee, met de .50 mitrailleur vanaf een ringaffuit in het schieten (met lichtspoormunitie) op luchtdoelen. Doel was dan een zak, aan een 1 km lange kabel, getrokken door een (langzaam vliegend) vliegtuigje, gestationeerd op Texel. De scheepvaart werd in dat deel van Noordzee, voor de duur van oefeningen, enkele dagen, stilgelegd. Om nog enigszins gericht vuur te kunnen uitbrengen moest wel in de rijrichting van het voertuig worden geschoten. De deelnemende eenheden brachten hun eigen voertuigen mee en leverden om beurt een detachementcommandant. In 1957 was dat een tijdelijk reserve 2e luitenant van de AAT.



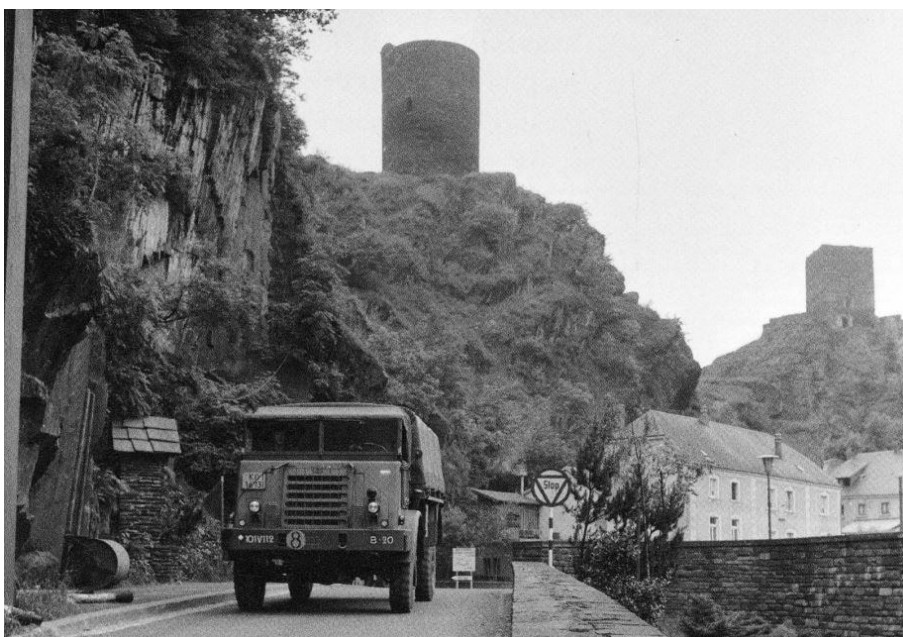
Schietoefeningen Huisduinen, Legerkorpstroepen, 1957



AAT deelnemers op ringaffuit van DAF YA 314

Bataljonsoefeningen

Jaarlijks werden in elk geval bij 112 Tbat in de jaren 1954 – 1957, en waarschijnlijk ook nog later, in Nederland grote bataljonsoefeningen gehouden (o.a. Mira-Ceti in 1956 en Sibot in 1957). Het hele bataljon verliet dan de Legerplaats. Ook buiten Nederland, met name in Luxemburg, werd gereden om ervaring op te doen op bochtige, vaak smallere, wegen in heuvelachtige gebieden. Geoefend werd in colonne rijden, op tijd rijden, nachtrijden, ook met gasmasker, en verplaatsingen in compagniesverband.



Oefenen in Luxemburg

De compagnieën opereerden wel apart van elkaar, en steeds weer in wisselende, aparte bivaks, waarbij de stafcompagnie, wisselend, steeds bij een andere Tcie werd ingedeeld. Overigens werden ook tijdens oefeningen binnen Nederland, vanuit de bivaks, normale transporten gewoon uitgevoerd. Door op bepaalde voertuigen witte zeilen (helikopter landingsplaats markeringsstrips) aan te brengen kon de bataljonscommandant vanuit een helikopter de bewegingen van de Tcien, of onderdelen daarvan, persoonlijk volgen.



Zondagmiddagborrel (oefening stilgelegd!)

Bataljonsstaf met alle Compagnies Commandanten, bivak Groesbeek/Mook, oefening "Mira Ceti" 1956.

In het midden de Bataljons dominee, rechts van hem de Majoor Siliacus (S3), Voorover gebogen de Overste Visser (BC), de Eerste luitenant van Leeuwen (vakofficier), de Majoor Diephuis (plv BC) en de Kapitein Gomperts (?), C D-Cie . Helemaal vooraan links de kapitein Verbeek, (C StafCie), met rechts van hem, met iets aangelicht gezicht, de kapitein Bol (S4). De namen van de anderen zijn helaas niet bekend.

Die dominee preekte die Zondagmorgen in de oude dorpskerk van Groesbeek in een, niet vooraf aangekondigde, gezamenlijke dienst met gebruikelijke kerkgangers, samen met militairen uit het bivak die een kerkdienst wilden bijwonen. De laatsten werden enthousiast ontvangen en alle AAT auto's die kerkgangers aanvoerden gingen na afloop leeg terug. Burgers nodigden de militairen thuis uit. Veel militairen misten de rest van de dag de appels; niemand vond dat erg.

Bataljonsoefeningen bij 810 Tgp

Elke 2 jaar werden bij 810 Tgp, (ook bij 812 Tgp gebeurde dat) in het kader van de zgn. mobilisatiekader oefeningen (MKO), alle stafofficiëren, CCn, plus sleutelfunctionarissen opgeroepen voor 14 daagse opfris herhalingsoefening. Om mogelijke nieuwe situaties en ontwikkelingen te bespreken, nieuw ingedeelde functionarissen in te werken, en vastgelegde legeringsgebieden in Duitsland, in de buurt van Cloppenburg, te (her-)verkennen. In geval van oorlog zouden in elk geval 815 Tbat en 819 Tbat daarheen verhuizen. De BC's kregen dan de gelegenheid de (nog) aanwezigheid van hun geheime telefoonaansluiting te controleren. Staffunctionarissen en CCn controleerden hun posten en plaatsingsgebieden voor de keukens, werkplaatsen, verbindingsposten etc.. De Cien werden in dorpjes rondom de bataljons commandopost op vooraf vastgelegde locaties gelegerd. Als een locatie niet meer bruikbaar werd geacht, moest men zelf op zoek naar een nieuwe mogelijkheid, waarvoor dan een aanvraag bij Duitse autoriteiten door 810 Tgp moest worden ingediend. Dat bleek in de praktijk nog niet eenvoudig; meer legereenheden hadden in dat militair drukke gebied vaak al

reserveringen gemaakt. Het vinden en verkrijgen van toestemming van een nieuwe plaats kon lang duren!

Voorts werden routes verkend, brugclassificaties gecontroleerd, gezamenlijk oplossingen voor te verwachten problemen gezocht, en soms gevonden, zou er ooit moeten worden opgetreden. Vooraf vastgelegde rijroutes voor Ltten bleken niet altijd de beste voor de veel zwaardere staus.

De eerder genoemde Duitsland bezoeken vonden altijd plaats met (eigen) civiele auto's en in burgerkleding. Geheimhouding voor dergelijke excursies, wel sterk gepropageerd, bleek niet altijd eenvoudig; de burgerbevolking in de dorpjes was niet dom, zo bleek vaak! De geheimhouding was vooral gericht op te verwachten mogelijke "ongewenste derden", geïnteresseerd in wie daar rondliepen, tot welke eenheden ze behoorden en wat ze daar deden. De bataljonsoefeningen van de week in Duitsland gingen 24/7 door en het was aan de BC en zijn staf om naar eigen inzicht de opdrachten uit te voeren en verkenningen te doen. Op een voor iedereen onbekend moment liet de oefenstaf bepaalde functionarissen voor kortere of langere tijd verdwijnen, om te zien hoe de rest van de staf zou reageren.



Grapje (het bericht, niet de verdwijning) van de soldaat schrijver die mee was.

Opbouw Transportbataljons

Onderstaand overzicht kwam in eerste instantie tot stand op basis van gegevens verzameld bij het NIMH. Aan de hand van daar nog aanwezige, overigens niet geheel complete, verzamelingen documenten, slagordes/legerplannen etc. die gefotografeerd mochten worden. Verder aan de hand van materiaal aanwezig in het archief van het BGB&T, boeken, tijdschriften, publicaties, aangevuld met parate kennis van leden van de Kerngroep BGB&T.

AAT Wegtransport Organisatie

Tgp	Transportgroep, bestaande uit meerdere Transportbataljons, soms aangevuld met specifieke Transportcompagnieën.
Tbat	Transportbataljon, bestaande uit 4 – 6 Transportcompagnieën, niet noodzakelijkerwijs uitgerust met gelijke voertuigen.
Tcie	Transportcompagnie, bestaande uit 3-4 transportpelotons elk bestaande uit 16 tot 20, normaal wel gelijke, transportvoertuigen.
Lttcie	Lichte Transportcompagnie, bestaande uit: • Vrachtauto's (vau) van, afhankelijk van de periode, 2.5, 3, 4 tot 7 ton, al of niet met aanhangers van 1 resp. 2 ton. • Gevorderde civiele vaus voor mobilisabele eenheden konden, afhankelijk van type en bouwjaar, van een groter laadvermogen zijn, w.o. ook koelauto's voor opvoer van voedingsmiddelen, wat overigens uit de tabellen niet blijkt, maar wel zo was. Vanaf de 70er jaren werden, in het bijzonder voor NTB-TBO voor munitie opvoer naar Duitsland, gevorderde civiele steenauto's (staus) met eigen laad/los inrichting, ingezet. De op papier Lttcien kregen daarmee een vijfvoudige, of nog grotere, laadcapaciteit.
Mzwtcie	Transport compagnie samengesteld uit zowel lichte als middelzware 50-70 kN vtgn voor specifieke ladingen als brandstof, munitie en gekoelde ladingen.
Gemzwtcie	Gemengd Zware Transportcompagnie met zowel vaus met kleiner, 3 – 4 ton, als groter laadvermogen, 100 kN (10 ton/10.000 liter) en/of 200 kN, (20 ton en/of 20.000 liter), of ook wel speciale vtgn voor bv munitie transporten.
Zwtcie	Zware Transport Compagnie, bestaande uit: • Vrachtauto's, met vaste laadbak, of trekker-oplegger combinaties voor vervoer van zware ladingen, of massagoed. In het begin 10 ton, later ook grotere laadvermogens, w.o. ook met eigen laad/los-inrichting. • Vanaf 1970 ook eerder onder beheer van de Technisch Dienst geweest zijnde voertuigen voor extra zwaar transport, tot 50-60 ton.
Zwtcie (BOS)	Als boven, maar dan meestal met 10 tons trekker- opleggers voor het vervoer van brandstof. Eigen AAT 21.500 liter tankers kwamen eerst in de 80er jaren.
Bevocie	Oorspronkelijk AAT- Tcie die, voor een deel, al beladen werd door de Intendance, voor snellere en meer flexibele bediening van ontvangende partijen.

NB

Alleen Tbats en Tcien zijn in onderstaand overzicht opgenomen. Aanvullings Detachementen, Verkeers detachementen en Stations/Spoorweg Detachementen zowel als Personenauto Compagnieën en detachementen reserve chauffeurs, (meestal) niet. Die komen echter vaak wel in het gebruikte bronnenmateriaal voor.

Voor verklaringen telegram en status codes: zie pag.: 136 e.v.

Voor een goed begrip: De grote hoeveelheden bataljons als hieronder genoemd, waren bijna allen mobilisabel. (In enkele uitzonderingsgevallen zijn ze geheel of gedeeltelijk paraat; dat staat er dan bij). Zij bestonden naast de enkele parate bataljons die dagelijks beschikbaar waren voor militaire transporten, nationaal en internationaal, t.w.: 112 Tbat (Legerplaats Nunspeet), gericht op de verzorging van 1 Lk, in Nederland en Duitsland, later aangevuld met het paraat gemaakte 102 Tbat (Generaal Majoor Koot Kazerne /Legerplaats Wittenberg/Stroe), en 113 Tbat (Haarlem) meer gericht op de nationale sector. Voorts waren er in de periode 1963 – 1966 nog twee Tbats toegevoegd aan pantser infanterie brigades. Verder waren enkele, soms niet volledige, Zwtcien paraat, w.o. 151 Zwtcie BOS (legerplaats Ermelo). Deze eenheden, soms van verschillende sterktes, worden alle genoemd in het hoofdstuk Transportgroepen, maar zijn niet altijd meegenomen in de berekeningen van groei in transportcapaciteit. De werkelijke transportcapaciteit was dus nog groter! De berekeningen zullen niet de exacte laadcapaciteiten aangeven. Meerdere types voertuigen met wisselende laadvermogens en afwijkingen tussen planning en uitvoering zullen zeker tot verschillen hebben geleid. Maar voor een redelijk algemeen inzicht in de enorme groei aan laadcapaciteit zijn ze zeker bruikbaar.

Opbouw – Uitbouw mobilisabele Tcien gedurende ca. 20 jaren

1951

Onder verantwoordelijkheid van de Inspectie voor het Verkeerswezen, wordt de mobilisatie van deze aangewezen “Q” onderdelen voorbereid door C-RAAT.

3 Tcien:	55, 56 en 57	onder C van A/T C3V (??)
4 Tcien:	1, 2, 3, 4	102 Tbat
1 Tcie:	4	103 Tbat
4 Tcien:	1, 2, 3, 4	104 Tbat

1954

Onder verantwoordelijkheid weer van “Verkeerswezen”, later “Vervoerswezen”, uitgevoerd door C-RAAT, mobilisatie voorbereiding van:

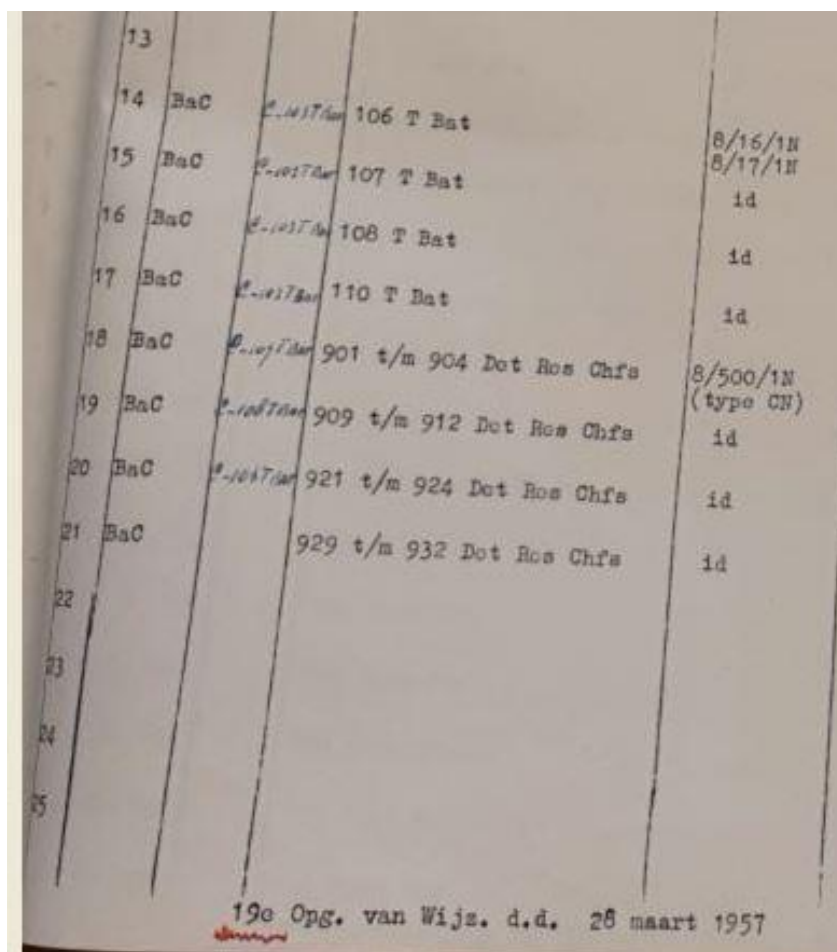
St.StCie 101 Tgp	ob C-1Lk
102 Tbat	ob C-1LK
103 Tbat	ob NTB R en Q
104 Tbat	ob NTB R en Q
105 Tbat	ob NTB
109 Tbat	ob NTB
111 Tbat	ob C-1Lk

1957 wijzigingen

“C” onderdelen:

101 Tbat	ob C-1LK			
106 Tbat	ob BaC	106 Tbat	BaC	C-103 Tgp
107 Tbat	ob BaC	107 Tbat	BaC	C-102 Tgp
108 Tbat	ob BaC	108 Tbat	BaC	C-103 Tgp
110 Tbat	ob BaC	110 Tbat	BaC	C-103 Tgp
123 Zwtcie (10 ton)				
121 Zwtcie (10 ton) *				
122 Zwtcie (10 ton) *				
125 Zwtcie (10 ton)				

*: zijn later met de hand bijgeschreven!



13				
14	BaC	106 T Bat	8/16/1N	
15	BaC	107 T Bat	8/17/1N	
16	BaC	108 T Bat	id	
17	BaC	110 T Bat	id	
18	BaC	901 t/m 904 Det Ros Chfs	8/500/1N	
19	BaC	909 t/m 912 Det Ros Chfs	(type CH)	
20	BaC	921 t/m 924 Det Ros Chfs	id	
21	BaC	929 t/m 932 Det Ros Chfs	id	
22				
23				
24				
25				

19e Opg. van Wijs. d.d. 28 maart 1957



Een bron met handgeschreven aantekeningen, 1957, waarvan betekenis onbekend !
Embleem Basiscommando (BaC)

1959 wijzigingen

St.StCie 101 Tgp	ob C- 1Lk	R	Q	
101 Tbat	ob C- 1Lk	R	Q	
115 Tbat	ob C- 1Lk		Q	
111 Tbat	ob C-1Lk			C
105 Tbat	ob NTB		Q	
101 Pers Auto Cie	ob BLS		Q	
103 Pers Auto Cie	ob NTB		Q	

104 Pers Auto Cie	ob NTB		Q	
St.StCie 102 Tgp	ob BLS		Q	
St.StCie 652 Tgp	ob BLS			C
103 Tbat	ob BLS	R	Q	
104 Tbat	ob BLS		Q	
109 Tbat	ob BLS		Q	
106 Tbat	ob BLS			C
107 Tbat	ob BLS			C
108 Tbat	ob BLS			C
110 Tbat	ob BLS			C
114 Tbat	ob BLS			C
121 Zwtcie (10 ton)	ob BLS			C
122 Zwtcie (10 ton)	ob BLS		Q	C
123 Zwtcie (10 ton)	ob BLS			C
125 Zwtcie (10 ton)	ob BLS			C
832 Zwtcie BOS	ob LS		Q	

1960 wijzigingen

St.StCie 104 Tgp	ob C - 1Lk		Q	
271 Tbat	ob C - RSK	R	Q	
272 Tbat	ob C – RSK			C

1960 Mobilisabele onderdelen

St.StDet 811 Tgp	ob BLS		Q	
St.StDet 812 Tgp	ob BLS			C
813 Tbat	ob BLS	R		
21, 22, 23 en 24 Tcie			Q	
814 Tbat	ob BLS			
25, 26, 27 en 28 Tcie			Q	
815 Tbat	ob BLS			
29, 30, 31 en 32 Tcie				C
816 Tbat	ob BLS			
33, 34, 35 en 36 Tcie				C
817 Tbat	ob BLS			
37, 38, 39 en 40 Tcie				C
818 Tbat	ob BLS			
41, 42, 43 en 44 Tcie			Q	
819 Tbat	ob BLS			
45, 46, 47 en 48 Tcie				C
821 Tbat	ob BLS			
53, 54, 55 en 56 Tcie				C
826 Zwtcie (10 ton)	ob BLS			C
827 Zwtcie (10 ton)	ob BLS		Q	C
828 Zwtcie (10 ton)	ob BLS			C
830 Zwtcie (10 ton)	ob BLS			C
832 Zwtcie BOS	ob BLS		Q	1 pel paraat



In 1961 reed 832 Zwtcie BOS nog met een Diamond T 975 tankauto, met een DAF- YFW 619 aanhangwagen.

1963 Legerplan – Planning doeleinden

status

104 Tgp

	1 Lk	GP	
102 Tbat	1 Lk	GP	
272 Tbat	1 Lk	GP	
11 Div Tbat	1 Lk - 1 Div	P	) na invoering AMX
41 Div Tbat	1 Lk - 4 Div	P	)

OSK

112 Tbat	OSK	M
271 Tbat	OSK	M
153 Zwtcie BOS	OSK	M
832 Zwtcie BOS	OSK - NTB-TBW	GP
31 Tpel (ggp)	OSK - 31 Ggp	M
32 Tpel (ggp)	OSK - 32 Ggp	M
33 Tpel (ggp)	OSK - 33 Ggp	M
204 Tgp	OSK	M

810 Tgp

	NTB - TBO	GP
818 Tbat	NTB - TBO	M
819 Tbat	NTB - TBO	M
422 Lttcie	NTB - TBO	M
826 Zwtcie	NTB - TBO	M
830 Zwtcie	NTB - TBO	M

811 Tgp

	NTB - TBZ	GP
813 Tbat	NTB - TBZ	M
816 Tbat	NTB - TBZ	M
817 Tbat	NTB - TBZ	M
423 Lttcie	NTB - TBZ	M
828 Zwtcie	NTB - TBZ	M
40 Tcie vtd	NTB - TBZ	GP

<u>812 Tgp</u>	NTB - TBW	GP
814 Tbat	NTB - TBW	M
815 Tbat	NTB - TBW	M
821 Tbat	NTB - TBW	GP
421 Lttcie	NTB - TBW	M
424 Lttcie	NTB - TBW	M
827 Zwtcie	NTB - TBW	M
829 Zwtcie	NTB - TBW (?)	P
850 Pers Auto Cie.	NTB - TBW	GP
841 Tcie vtd	NTB - TBW	M

1964 Informaties overgenomen van organogrammen

1 LK

102 Tbat
103 Lttcie
104 Lttcie
832 Zwtcie BOS
829 Zwtcie

4 Div

41 Tbat

101 Brigade

101 Lttcie

TBW

812 Tgp
814 Tbat
817 Tbat
826 Zwtcie (10 ton)

OSK

31 Brigade
31 Tpel
32 Brigade
32 Tpel
33 Brigade
33 Tpel

204 Tgp

820 Tbat
271 Tbat
272 Tbat
813 Tbat
133 Zwtcie

1970 Bevelsstructuur KL:

1 LK	104 Tgp
TBZ	811 Tgp
TBO	810 Tgp
TBW	812 Tgp

1970/1971 Legerplan 1971

1 LK	LLC	104 Tgp	
		105 Tbat	:(106, 107, 108, 49 en 52 ((COL/COAL)) Ltctie)
		820 Tbat	
		829 Zwctie	
		832 Zwctie	BOS

TBO	810 Tgp	
	271 Tbat	(9, 10, 11, 12 Ltctie?)
	272 Tbat	(13, 14, 15, 16 Ltctie?)
	813 Tbat	(21, 22, 23, 24 Ltctie)
	815 Tbat	(20, 30, 31, 32 Ltctie)
	818 Tbat	(41, 42, 43, 44 Ltctie)
	819 Tbat	(45, 46, 47, 48 Ltctie)
	827 Zwctie	
	830 Zwctie	
	833 Zwctie	BOS
	840 Zwctie	(in vredeestijd 3e pel Duitsland) ob C - 1 Lk)
	153 Zwctie	BOS
	422 Ltctie	

TBZ	811 Tgp	
	816 Tbat	(33, 34, 35, 36 Ltctie)
	821 Tbat	(53, 54, 55, 56 Ltctie)
	828 Zwctie	
	423 Ltctie	
	424 Ltctie	

TBW	812 Tgp	
	814 Tbat	(29, 30, 31, 32 Ltctie)
	817 Tbat	(37, 38, 39, 40 Ltctie)
	826 Zwctie	
	421 Ltctie	
	25 Ltctie	
	26 Ltctie	

Tot zover deze opsomming van de AAT opbouw in de koude oorlog periode.

Na 1971 bleven de omstandigheden en de organisaties niet statisch stabiel; ze werden aangepast, maar veel verschil maakte het niet meer en deze details vallen buiten het kader van dit onderzoek.

Ter vergelijking: Aan het einde van de AAT periode rond de eeuwwisseling en voor dat er een geheel nieuwe filosofie en organisatie kwam, volgens een studie uit 1989 (PROW/Vervoerseenheden NSC), waren de Transportgroepen 810 en 812 anders samengesteld.

Interpretatie van bovenvermelde gegevens.

Uitgangspunt:

De centrale vraag voor deze studie was: Hoe groeide het mobilisabele deel, en vooral het tonnage van de wegtransportcapaciteit van de AAT in de Koude Oorlog periode, tussen 1951 en 1971. Om tot een goed indicatief begrip te komen, wellicht niet helemaal correct, ook omdat niet alle uitzonderingen bekend zijn, zijn enkele basisprincipes gehanteerd:

Alleen werkvaus zijn opgenomen: ·

Lttcien met een capaciteit van 3 ton/vau, 60 vaus per Tcie, 240 vaus per Tbat, (de 4 en 6 tonners kwamen pas later en aanhangers laat ik even buiten beschouwing, om de zaak niet nodeloos ingewikkeld te maken)

De te vorderen civiele vaus hadden een laadvermogen van 5 tot 7 ton. Nemen we gemiddeld 6 ton, dan verdubbelde dus het laadvermogen van een Lttcie.

(Sommige?) Lttcien, in elk geval die van 815 Tbat en 819 Tbat, waren in de praktijk gevuld met gevorderde steenauto's (staus), met een standaard laadvermogen van 30 ton+. Vanwege het te verwachten gebruik onder moeilijke omstandigheden, slechte wegen, duisternis etc., werd uitgegaan van een effectief laadvermogen onder oorlogsomstandigheden van 20 ton.

De 3 Tpels bij de Gevechtsgroepen zijn gemakshalve opgenomen als 1 Lttcie.

Zwtcien met een capaciteit van 10 ton/vau (ook BOS!), 60 vaus per cie. Ook (gedeeltelijk) parate onderdelen zijn meegenomen als mobilisabel. Eventueel gevorderde tankopleggers zullen zeker een grotere capaciteit hebben gehad van 20.000 liter (20 ton); dat blijft in deze beschrijvingen buiten beschouwing.

Groei over periode van 20 jaar in tonnen—laadvermogens

	<u>Lttcien Tbats</u>	<u>Zwtcien</u>	<u>Ton</u>	<u>Totaal</u>	<u>% +</u>	<u>Cum %</u>
1951	12 x 60 x 3		2.160	2.160	-	-
1954	11 x 240 x 3		7.920			
		4 x 60 x 10	2.400	10.320	478	478
1959	12 x 240 x 3		8.640			
		5 x 60 x 10	3.000	11.640	13	539
1960/1963	12 x 240 x 3		8.640			
		5 x 60 x 10	3.000	11.640	0	539
1963 – Plan	7 x 60 x 3		1.260			
	14 x 240 x 3		10.080			
		7 x 60 x 10	4.200	15.540	33	719
1970/1971	6 x 60 x 3		1.080			
	12 x 240 x 3		7.200			
		9 x 60 x 10	5.400	13.680	-12	633

Of wellicht, zie onder : NB -- 1
: NB – 2

21.840 ton **1.010%**
22.473 ton **1.040%**

Conclusie

Een capaciteitsgroei, gerekend over een periode van 20 jaar, op basis van toen geldende organieke laadvermogens, dus van ruim 1.000 %!

Duidelijk is in elk geval dat de opbouw van de in de periode voorafgaand aan de jaren 70 gigantisch is geweest. Voor aantallen voertuigen en laadvermogen maar ook voor wat betreft personele bezetting. In dit verband moet niet worden vergeten dat voor voertuigen die 24 uur per dag zouden moeten rijden, 5 chauffeurs beschikbaar waren. En dat het uitvoerend personeel, officieren, onderofficieren en chauffeurs hoofdzakelijk uit reservisten bestond.

NB - 1: In elk geval: in de vroegste jaren werd ervan uitgegaan dat 815 en 819 Tbat (organiek bestaande uit Lttcien!) met in de civiele sector gevorderde steenauto's zouden rijden. Ik weet dat heel zeker; ik was bij beide Tbats respectievelijk als plv BC en BC betrokken. Van de andere Tbats bij TBO weet ik dat niet. “Deventer” (TBO – 810 Tgp) was ook binnen het eigen personeelsbestand, om begrijpelijk redenen, niet erg scheutig met niet direct noodzakelijke informatie. Als we bij 815 en 819 uitgaan van een militair laadvermogen van 20 ton, (i.p.v. 30 ton civiel laadvermogen), dan stijgt totale daglaadvermogen in de jaren 1970/71 met 8.160 ton en zou het totaal uitkomen op: 21.840 ton

NB - 2: Ervan uitgaande dat de voertuigen van de mobilisabele onderdelen gevorderde civiele voertuigen zouden zijn, met een laadvermogen van gemiddeld 6 ton, afgezien van de staus als genoemd onder NB - 1, dan zou het totale laadvermogen toenemen met 633 ton, tot een totaal van bijna 22.473 ton.

Daarbij moet dan wel weer worden opgemerkt dat voor 810 Tgp (TBO), die transporten vanuit het achterland naar het Legerkorpsachtergebied in Duitsland (via de 8 van Cloppenburg), berekend was op 1 slag per etmaal. In de praktijk zal een slag soms/vaak, inclusief wachttijden bij lossen/laden en door verkeersopstoppen, eerder twee etmalen hebben geduurd. Wat de daglaadcapaciteit onder die omstandigheden dan weer halveerde.

Zoals eerder aangegeven berusten bovenstaande calculaties wel op realistische aannames, maar mogen niet als een exacte weergave van, ook per jaartal, worden aangemerkt; ze moeten dus als indicatief worden beschouwd. Duidelijk is in elk geval wel dat de opbouw van het mobilisabele deel van het AAT wegtransport tot begin 70er jaren in die periode gigantisch is geweest.

Daarna trad, ook door de verminderde oorlogsdreiging, een stabilisatie- en modernisatie periode in. De 20 jaar oude 3-tonners werden vervangen door modernere 4-tonners voor de lichte transportcompagnieën. Verder werden meer eigen voertuigen met groter laadvermogen, w.o. ook die met een eigen vaste of verrijdbare laadkraan, laad/los inrichting: autolaadkraan (ALK) en verrijdbare autolaadkraan (VALK) in de organisatie opgenomen. En kwam containervervoer, met aangepaste voertuigen, op gang.

Situatie eind 80'er jaren

Er is gereorganiseerd, gerationaliseerd en gemoderniseerd; modernere vtgn met grotere laadvermogens en aangepast aan te vervoeren lading en nieuwe (veiligheids-) regels.

810 Transport Groep

	t.b.v.: NSC taak		laadvermogens/ton:
271 Tbat:	09 Zwtcie	30 x 20 ton HIAB	
	10 Zwtcie	30 x 20 ton HIAB	
	11 Lttcie	60 x 4 ton	
	12 Zwtcie	30 x 20 ton HIAB	2040
272 Tbat:	13,14,15,16 Lttcie	240 x 4 ton	960
813 Tbat:	21,22,23,24 Lttcie	240 x 4 ton	960
815 Tbat:	29,30,31 Zwtcie	90 x 20 ton HIAB	
	32 Zwtcie (?)*	48 x 3,5 ton Koelvtgn	
	827, 828 Zwtcie	192 x 10 ton Rongen	3888
818 Tbat:	41,42 Zwtcie	60 x 20 ton HIAB	
	43,44 Lttcie	120 x 4 ton	
	833 Zwtcie	42 x 10.000 l BOS	2100
819 Tbat:	45,46,48 Lttcie	120 x 4 ton	
	47 Zwtcie	30 x 20 ton HIAB	<u>1080</u>
		Totaal 810 Tgp	<u>11.028 ton</u>

* Vergissing?? Zwtcie met 3,5 ton vaus? Laatste lijkt meest logisch!

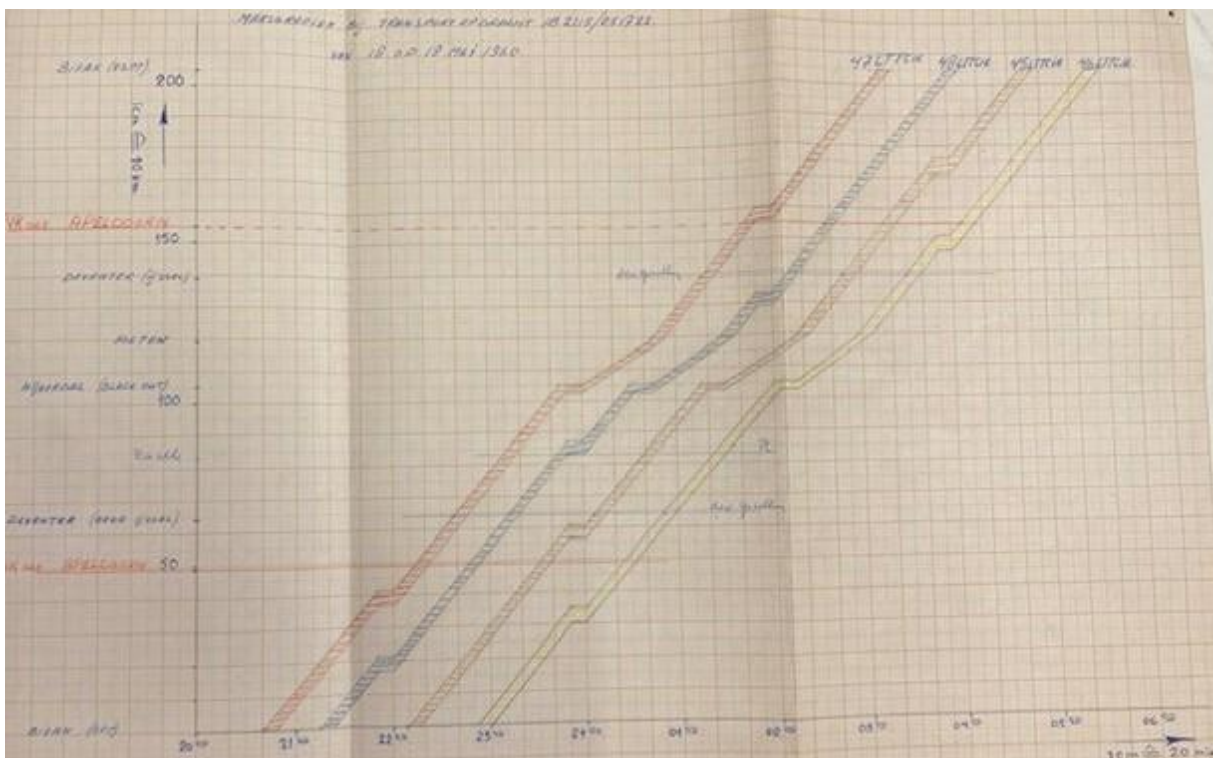
812 Transport Groep

	t.b.v. Host Nation Support (HNS) + diversen		laadvermogens/ton:
814 Tbat:	25,26 Lttcie	120 x 4 ton	
	27 Gemtcie	16 x 23 ton	
		20 x autobus (45 pers)	
	28 Zwtcie	48 x 23 ton	1952
816 Tbat:	33,34 Lttcie	120 x 4 ton	
	35 Gemtcie	16 x 23 ton	
		20 x autobus (45 pers)	
	36 Zwtcie	48 x 23 ton	1952
817 Tbat:	37,38 Lttcie	120 x 4 ton	
	39 Gemtcie	16 x 23 ton	
		20 x autobus (45 pers)	
	40 Zwtcie	48 x 23 ton	1952
821 Tbat:	53,54 Lttcie	120 x 4 ton	
	55 Gemtcie	16 x 23 ton	
		20 x autobus (45 pers)	
	56 Zwtcie	48 x 23 ton	
	828 Zwtcie	48 x 23 ton	<u>3056</u>
		Totaal 812 Tgp	<u>8.912 ton</u>

In vergelijking met de eerder aangegeven (globale) laadvermogens is er na ca. 20 jaar een achteruitgang van ca. 10%. Van gemiddeld ca. 22.000 naar ca. 20.000 ton laadvermogen. Alleen 810 Tgp en 812 Tgp bestonden nog maar. De anderen waren opgeheven of in 812 Tgp ondergebracht. De reden van die vermindering is niet duidelijk geworden. Verbeterde efficiency, afnemende oorlogsdreiging en bezuinigingen zouden een rol kunnen hebben gespeeld. Ongetwijfeld zouden de mobilisabele eenheden nog met gevorderd materiaal zijn uitgerust. De vorderingsdienst werd vanaf 1998 afgebouwd en in 1999 opgeheven.

Herhalingsoefeningen

Omdat de mobilisabele onderdelen overwegend gevuld waren met niet actief dienend dienstplichtig personeel, werden zowel het kader als de korporaals en soldaten regelmatig voor herhalingsoefeningen opgeroepen. Niet alleen om vaardigheden weer op peil te brengen en de mee naar huis gekregen uitrustingen te controleren en/of aan te vullen, maar ook om kennis te maken met nieuwe inzichten en organisatievormen. En om te leren omgaan met nieuw materieel, en nieuwe (NBC) bedreigingen. Daarnaast werd veel aandacht besteed aan onderhoud voertuigen en andere uitrustingsstukken. Ook werd er geoefend in colonne rijden, in pelotons-, compagnies- en bataljonsverband, op tijd rijden, terreinrijden, nachtrijden, rijden met verduisterde voertuigen (black-out), soms ook met gasmasker op.



Marsgrafiek, nachtrit 18-19.05.1960, herhalingsoefeningen 45, 46, 47 en 48 Tcie

Ook het gewone AAT (vredes-) transportwerk werd vaak in oefeningen gewoon ingebouwd, al dan niet gecombineerd met snelle verplaatsingen van bivaks. Een enkele maal werden begin 60er jaren herhalingsonderdelen ingezet voor transporten naar oefenterreinen van andere krijgsmachtonderdelen in La Courtine/Frankrijk.

Opkomst centra waren in eerste instantie het mobilisatiecomplex - annex legerplaats: Kamp Mill (zuidelijk van Grave/NB). Later werden dat ook de Legerplaatsen Budel en Ossendrecht. De officieren en sleutelfunctionarissen kwamen een week eerder dan de anderen, en bleven na afloop evenzo bepaalde functionarissen achter voor de afwikkeling.

De verplichte herhalings oefeningen werden door de dienstplichtigen, inmiddels veelal jonge huisvaders, over het algemeen als positief ervaren. Het hernieuwde contact met oude dienstmaten werkte stimulerend en oude routines werden gemakkelijk, zij het vaak toch veel rustiger, opgepakt. Het soms nieuwe kader werd snel “ingewerkt” in onderdeelgebruiken.



Mobilisatiecomplex Heumensoord

De benodigde materialen en uitrustingsstukken lagen in z.g. mobilisatiecomplexen, voorgesorteerd per compagnie en in een vooraf bepaalde volgorde van inladen bij het afhalen. De eerst benodigde zaken werden het laatst ingeladen. Wapens lagen in aparte, afgesloten ruimten, apart van de munitie. Pistolen voor officieren lagen op naam in de kisten. Voertuigen waren beschikbaar op speciale voertuigen parken, al of niet bij het mobcomplex.

Afgezien van deze meestal maandoefeningen van complete onderdelen, werden, naast de gebruikelijke herhalingen, ook specifieke dag- of weekcursussen, extra voorbereidingsoefeningen gehouden voor staven, van laag tot hoog, van onderdelen met specifieke taken, georganiseerd. Zo gingen bv bataljons- en companies-staven van Transportgroepen, in het kader van de z.g. Mobilisatie Kader Oefeningen (MKO) elke twee jaar naar o.m. mobilisatie complexen waar uitrustingen klaar stonden, en naar gebieden waar hun mogelijke oorlogstaak zou liggen, ook in het buitenland, zij het dan met burgervoertuigen en in civiele kleding. Voor controle op, soms gewijzigde, omstandigheden en om aanpassingen te kunnen maken in verband met mogelijke inmiddels andere legering- en/of, beveiligingsomstandigheden.

Ook gingen, soms, reserveofficieren en/of onderofficieren, vooral die voorbestemd waren voor een andere functie, mee met parate onderdelen die deelnamen aan, ook internationale, oefeningen in het buitenland. Dit om contact met de militaire werkelijkheid zo veel mogelijk te kunnen bewaren. De dienstplicht gold voor soldaten tot de leeftijd van 35 jaar, die voor onderofficieren tot 40 jaar, en voor reserveofficieren tot 45 jaar.

Door een tekort aan dienstplichtigen werd in de eerste jaren na 1950 ook AAT personeel dat, soms zelfs 4 jaar, ook als Oorlogsvrijwilliger (OVW) in Indië gediend had, weer ingedeeld en opgeroepen bij mobilisabele AAT onderdelen. Toen deze groepen wegens het bereiken van het einde van de dienstplicht leeftijd (35 jaar) steeds minder beschikbaar kwamen, en de AAT, vooral in de koude oorlog periode, steeds groter werd, werden ook mobilisabele dienstplichtigen van andere opgeheven of gereorganiseerde onderdelen, zoals b.v. van de

1956 MEI JUNI JULI AUG. SEP. OCT. NOV. DEC.

2985 20 Die. pac. HG Army
 18
 2985 20
 2987 20
 2988 20
 2989 20
 2990 20
 2991 20
 2992 20
 2993 20
 2994 20
 2995 20
 2996 20
 2997 20
 2998 20
 2999 20
 3000 20
 3001 20
 3002 20
 3003 20
 3004 20
 3005 20
 3006 20
 3007 20
 3008 20
 3009 20
 3010 20
 3011 20
 3012 20
 3013 20
 3014 20
 3015 20
 3016 20
 3017 20
 3018 20
 3019 20
 3020 20
 3021 20
 3022 20
 3023 20
 3024 20
 3025 20
 3026 20
 3027 20
 3028 20
 3029 20
 3030 20
 3031 20
 3032 20
 3033 20
 3034 20
 3035 20
 3036 20
 3037 20
 3038 20
 3039 20
 3040 20
 3041 20
 3042 20
 3043 20
 3044 20
 3045 20
 3046 20
 3047 20
 3048 20
 3049 20
 3050 20
 3051 20
 3052 20
 3053 20
 3054 20
 3055 20
 3056 20
 3057 20
 3058 20
 3059 20
 3060 20
 3061 20
 3062 20
 3063 20
 3064 20
 3065 20
 3066 20
 3067 20
 3068 20
 3069 20
 3070 20
 3071 20
 3072 20
 3073 20
 3074 20
 3075 20
 3076 20
 3077 20
 3078 20
 3079 20
 3080 20
 3081 20
 3082 20
 3083 20
 3084 20
 3085 20
 3086 20
 3087 20
 3088 20
 3089 20
 3090 20
 3091 20
 3092 20
 3093 20
 3094 20
 3095 20
 3096 20
 3097 20
 3098 20
 3099 20
 3100 20
 3101 20
 3102 20
 3103 20
 3104 20
 3105 20
 3106 20
 3107 20
 3108 20
 3109 20
 3110 20
 3111 20
 3112 20
 3113 20
 3114 20
 3115 20
 3116 20
 3117 20
 3118 20
 3119 20
 3120 20
 3121 20
 3122 20
 3123 20
 3124 20
 3125 20
 3126 20
 3127 20
 3128 20
 3129 20
 3130 20
 3131 20
 3132 20
 3133 20
 3134 20
 3135 20
 3136 20
 3137 20
 3138 20
 3139 20
 3140 20
 3141 20
 3142 20
 3143 20
 3144 20
 3145 20
 3146 20
 3147 20
 3148 20
 3149 20
 3150 20
 3151 20
 3152 20
 3153 20
 3154 20
 3155 20
 3156 20
 3157 20
 3158 20
 3159 20
 3160 20
 3161 20
 3162 20
 3163 20
 3164 20
 3165 20
 3166 20
 3167 20
 3168 20
 3169 20
 3170 20
 3171 20
 3172 20
 3173 20
 3174 20
 3175 20
 3176 20
 3177 20
 3178 20
 3179 20
 3180 20
 3181 20
 3182 20
 3183 20
 3184 20
 3185 20
 3186 20
 3187 20
 3188 20
 3189 20
 3190 20
 3191 20
 3192 20
 3193 20
 3194 20
 3195 20
 3196 20
 3197 20
 3198 20
 3199 20
 3200 20
 3201 20
 3202 20
 3203 20
 3204 20
 3205 20
 3206 20
 3207 20
 3208 20
 3209 20
 3210 20
 3211 20
 3212 20
 3213 20
 3214 20
 3215 20
 3216 20
 3217 20
 3218 20
 3219 20
 3220 20
 3221 20
 3222 20
 3223 20
 3224 20
 3225 20
 3226 20
 3227 20
 3228 20
 3229 20
 3230 20
 3231 20
 3232 20
 3233 20
 3234 20
 3235 20
 3236 20
 3237 20
 3238 20
 3239 20
 3240 20
 3241 20
 3242 20
 3243 20
 3244 20
 3245 20
 3246 20
 3247 20
 3248 20
 3249 20
 3250 20
 3251 20
 3252 20
 3253 20
 3254 20
 3255 20
 3256 20
 3257 20
 3258 20
 3259 20
 3260 20
 3261 20
 3262 20
 3263 20
 3264 20
 3265 20
 3266 20
 3267 20
 3268 20
 3269 20
 3270 20
 3271 20
 3272 20
 3273 20
 3274 20
 3275 20
 3276 20
 3277 20
 3278 20
 3279 20
 3280 20
 3281 20
 3282 20
 3283 20
 3284 20
 3285 20
 3286 20
 3287 20
 3288 20
 3289 20
 3290 20
 3291 20
 3292 20
 3293 20
 3294 20
 3295 20
 3296 20
 3297 20
 3298 20
 3299 20
 3300 20
 3301 20
 3302 20
 3303 20
 3304 20
 3305 20
 3306 20
 3307 20
 3308 20
 3309 20
 3310 20
 3311 20
 3312 20
 3313 20
 3314 20
 3315 20
 3316 20
 3317 20
 3318 20
 3319 20
 3320 20
 3321 20
 332

Omdat elk jaar, wegens het bereiken van de leeftijdsgrens van 35 jaar, een deel van het personeel uitstroomde, en vervangen werd door jongere mensen, kwam het regelmatig voor dat een bataljon dat na enkele jaren opnieuw voor herhaling werd opgeroepen een geheel nieuwe chauffeurs samenstelling had. Overigens wel met mensen die elkaar van eerste opkomst, of eerdere herhalingen, soms/vaker wel kenden. Voor onderofficieren en officieren gold dat minder; voor hen was de "club" dan weer nieuw.

Opvallend in oefenverslagen was een sterke nadruk in de jaren 50 en 60 op krijgstucht en persoonlijke discipline. Later komen opmerkingen over deze zaken in de verslagen veel minder of helemaal niet meer voor.

Tot eind 1959 werden hñon, in elk geval die van de AAT, georganiseerd namens C 1Lk door de sectie Verkeer en Vervoer uit diens Staf. Vanaf 1960 was de regie in handen van de C RSK.

HERHALINGSOEFENINGEN 1960.											
Maart	April	Mai	Juni	Juli	Augustus	September	October	November	December		
N7B	Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		
	Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		
C-Rsk	Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		
	Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		
IV	Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		
	Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		
IV	Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		
	Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		Herhalingssoefening 104 Tbat		

Planning herhalingssoefeningen 1960

Helaas zijn veel gegevens van de vele herhalingssoefeningen verloren gegaan. Maar van de onderstaanden is het volgende nog wel bekend:

22.10.1951 – 17.11.1951

104 Tbat

Wellicht oud-Indië AAT'ers, waarvan in elk geval één reserveofficier, de res 1e luitenant P.J.A. Jollie, die in Indië diende bij 35 Tcie.

1952

111 Tbat

Grave, 2^e Cie, 1952; Grave als opkomstcentrum.



111 Tbat, in rustperiode tijdens colonne rijden? In elk geval moest men het toen nog doen met oud WO II materiaal. 1952.

02.1953 **111 Tbat**

Werd ook ingezet voor hulpverlening bij watersnoodramp in Zeeland. Zeker succesvol; het bataljon kreeg daarvoor een tevredenheids betuiging van H.M. Koningin Juliana. Kennelijk reed men met gemengd materiaal.



Zeeland, 1953, 111 Tbat bij hulpverlening watersnoodramp.

09.1954 **107 Tbat** (personeel van 4 AAT uit Indie ?)

Reden in GMC's. Deelname aan oefening Battle Royal in Duitsland was onderdeel van deze herhalingsoefening.

28.05.1956 – 05-07.1956 **123 Zwtcie**

02.07.1956 – 09.08.1956 **110 Tbat**

10.09.1956 – 18.10.1956 **109 Tbat**

12.11.1956 – 20.12.1956 **44 Lttcie**

12.11.1956 – 20.12.1956 **108 Tbat**

01.08.1957 - 01.09.1957 **104 Tbat**

Wellicht (zelfde?) oud Indië AAT'ers als in 1951? In elk geval weer met o.m. de reserve 1e luitenant P.J.A. Jollie, die in November 1957 de kapiteinsrang zou krijgen. (NB: deze reserve kapitein neemt als CC ook weer deel aan de hhon in 1958 van 106 Tbat).

06.09.1957 – 02.10.1957 **111 Tbat**

1957 **814 Tbat** Personeel van 1957 is in 1961 niet meer dienstplichtig; zie notities hhon 1961

23.06.1958 – 28.07.1958 **152 Zwtcie** Lpl Budel

20.10.1958 – 26.11.1958 **106 Tbat**

Vrijwel zeker (ook?) 35 Tcie AAT, Indië. Lpl Budel. Gereden werd met de "Dikke Daf" met korte laadbak, (wellicht een YA 318 -eerste versie), uit mobilisatie opslag.



106 Tbat, hhon 1958, vtgnpark Lpl Budel.



C-Dcie 106 Tbat P.J.A. Jollie, overlegt met herhalers



NB: Merkwaardig is dat in 1958 herhalingsvoertuigen onderdeel nummers voerden van 103V106
Volgens de samenstelling van transportgroepen hoorde 106 Tbat in 1958 onder 102 Tgp ob Inspectie Vervoerswezen, als onderdeel van het Basiscommando (BaC), zoals ook het embleem links op de bumper weergeeft. De vraag is ook of vaus uit mobilisatie depots toen altijd de juiste onderdeel nummers meekregen?

06.04.1959 – 08.05.1959

31 Tpel

28.05.1959 – 26.06.1959

32 Tpel

29.06.1959 – 01.08.1959

107 Tbat, Lpl Budel

29.06.1959 – 01.08.1959

102 Tgp (Staf en Stafcie)

1e gedeelte – zie ook 12.11.1959 – 04.12.1959

21.09.1959 – 10.10.1959

1-122 Zwtcie,

ob 812 Tgp

Voor deze hhon is dit peloton tijdelijk, ook vwb. bevelvoering, ondergebracht bij 829 Zwtcie, gelegerd in de Lunetten Kazerne te Vught. Mentor voor deze hho werd de Elnt W. Dieperink. Voertuigen: 8 trekkers en opleggers kwamen van 829 Zwtcie en een gelijk aantal van 820 Tbat.

21.09.1959 – 23.10.1959

33 Tpel

02.11.1959 – 04.12.1959

271 Tbat, kamp Mill.

Was eerder 101 Tbat van 104 Tgp.

In de periode 17-20/11 werd gereden in Limburg en in de Eifel. Daarna voegden de parate 112 Tbat en 102 Tbat, plus Verkeersdetachementen zich bij de groep voor gezamenlijke oefeningen in de provincies Brabant en vervolgens Overijssel, waar oord-bivaks werden betrokken. 271 Tbat oefende vervolgens in het black-out rijden in de omgeving van de Holterberg.

NB: Voorgaande hho 271 Tbat was de laatste hho die georganiseerd werd door de sectie Verkeer en Vervoer van C 1Lk. Daarna nam de Commandant Reserve Strijdkrachten die taak over.

02.11.1959 – 04.12.1959

821 Tbat,

ob 811 Tgp

Commandant was Lkol J.A. van Oort.

02.11.1959 – 04.12.1959

114 Tbat

101 Tbat, kamp Mill

12.11.1959 – 04.12.1959

102 Tgp (Staf en Stafcie), Lpl Budel

(2e gedeelte – zie ook 29.06-01.08.1959)

21.03.1960 - 11.04.1960

17 Lttcie (van 420 Tbat), Lpl Budel,

ob NTB

19.04.1960 – 23.05.1960

272 Tbat (oud 111 Tbat), samen met **104** Tgp, Staf en Stafcie (minus parate deel). Plus extra officieren als leden oefenstaf voor C-RSK, Kamp Mill ob C-RSK

Verder werden 4 verkeersdetachementen toegevoegd om oefeningen realistischer te doen zijn en verzorgde 101 Marbat verkeerssteun en (perfection!) bewijzing in het buitenland.

Chauffeurs kwamen op in het mobilisatie complex waar ze voertuigen, GMC's, in ontvangst namen om vandaar rechtstreeks naar Kamp Mill te rijden. Gereden werd in berg-/heuvelachtig terrein in België, Luxemburg en Duitsland.

Ook werd na een nachtelijk alarm verplaatst naar de Veluwe waar samen met de daar gelegeerde Tbats (112 Tbat en 102 Tbat) tijdelijk door C 1LK ob C 104 Tgp gesteld voor de oefening "Klaver Vier". In de Achterhoek werd een bivak betrokken met aandacht voor verspreide opstelling en camouflage, vanuit de lucht gecontroleerd door helikopters.

C 104 Tgp: Kol. L.E. Hinrichs, C 272 Tbat: res Maj J.J.F Dietz

25.04.1960 – 28.05.1960

819 Tbat, Lpl Budel,

ob 812 Tgp

Voortzetting van 110 Tbat vanaf 15.06.1959

Gereden werd met DAF YA 314, uit mobilisabele opslagplaatsen Maaldrift en Schaik. Bivaks in Schijf en Austerlitz.

BC: Lkol H.A. Robbé-Groskamp, door afwezigheid waargenomen door Lkol J. Flink. (plv C 812 Tgp)

1. Toespraak tot CCn - 819 Tbat op 25-4-'60

1. Hartelijk welkom, en hoop uitspreken dat we samen een goed team zullen gaan vormen. Het is wel jammer, dat Or. Robbi Froskamp en ook enkele CCn rustiek moesten laten gaan, maar laat U dat niet ontmoedigen, er zijn - laten we hopen - waardige plaatsvervangers aangewezen, zodat we de komende hkon van 819 Tbat met vertrouwen tegemoet kunnen zien, dank zij ook de grondige voorbereidingen van St. 812 Tgp

2. Voorbereiding

U-H. Aan U zijn toegesonden enige van belang zijnde stukken. De stof is zoveel mogelijk beperkt, maar is nu toch zo dat hetgeen U ontvangen hebt, voor U van het grootste belang is. Ik hoop en vertrouw dan ook, dat U van een en een diepgaande studie hebt gemaakt, niet alleen van deze stukken, maar ook van hetgeen, te vinden is in de Handboeken voor de chauffeur, de soldaat, de onderofficier en de reserve-officier, — in de verschillende door U ontvangen lessen in de Mededelingen voor Res. officieren van maart 1960.

Ik behoef U niet te zeggen, dat — als straks de troep onder de wapenen is — U de mensen bent, die het weet. Le zullen

(4)

Zet u vanaf de eerste dag behoorlijk aan het werk, en stel u voor hun deel verantwoordelijk, oefen toezicht uit en houdt controle ook op onverwachte plaatsen en tijdstippen. Handhaaf ^{naar de eerste dag} op waardige — maar strenge wijze de tucht, zodat Uw personeel weet wat u aan U heeft.

F. Laat Uw activiteit aanstekelijk werken, opdat ieder zijn eigen verantwoordelijkheid beseft, en er van hoog tot laag de oprechte begeerte heeft, de tihon van hun onderdeel zo goed mogelijk te doen draaien en tot een succes te maken.

Het name verzoek ik U, na te gaan of ~~u~~ op de ophoofstdag een ieder de juiste reün gelegenheid heeft benut, ~~ten tijde~~ ^{ten tijde} hier in het kamp Budel aan te komen, en bij gebreke, nalatigheid de schulden bijpostuutelijk te corrigeren.

John. Ch. R.

Eerste en laatste pagina toespraak Lkol J. Flink, plv C 812 Tgp, waarnemend C 819 Tbat, aan CCn 819 Tbat op herhaling in 1960. Er waren bij aanvang, op verschillende data, in totaal vier (bewaard gebleven) toespraken, voor CCn, alle officieren, het gehele bataljon, plus die bij het afscheid.

07.06.1960 – 27.06.1960	18 Ltctie (van 420 Tbat), Lpl Budel,	ob Insp. Vervoerswezen
07.11.1960 – 10.12.1960	813 Tbat , Lpl Budel, (van 811 Tgp),	ob Insp. Vervoerswezen
27.02.1961 – 27.03.1961	422 en 424 Ltctie , Lpl Budel, hkon lichtingen 56-II – 57-IV, Voor hkon ondergebracht bij 811 Tgp. Gaan later over naar: Aanvullings Bataljons: 422 naar 802 AvB ob TBO – Deventer 424 naar 801 AvB ob TBW – Den Haag	
04.04.1961 – 08.05.1961	31 Tpel , Kamp Mill,	ob RSK

Hhon 814 Tbat.
15/5/61 t/m 17/6/61.

A. Algemeen

1. Laatste hhon : aug 1957. ingetendel. bi r'p en ro.

2. Duur : voor roer opkomst 15/5 en 16/5
voor opkomst 17/5 t/m 20/5
(La zets ook beschikbaar?)
opkomst : Di 23/5 (na Pinksteren) t/m Do 15/6
1^{ste} week : (min Ma - 019)
2^{de} week : normaal (1^{ste} lat bivaktoef.)
3^{de} week : normaal (2^{de} lat bivaktoef.)
4^{de} week : Ma t/m Do (1 d. meer dan 019)
afwikkeling 16/6 en 17/6 (- 019)

3. Laatste Orders 812 Tgp t.l. hhon
bespreken bij de S-aangelegenheden.
Model, nummering, e.d.

4. Richtlijnen : gereed op 1 apr 61.

Notities van een
onbekende, kennelijk ter
voorbereiding van hhon
814 Tbat, 1961

15.05.1961 – 17.06.1961

814 Tbat, Lpl Budel, met bivak bij Ede.

ob 812 Tgp

Nieuw personeel daar chauffeurs sinds hhon 1957 niet meer
dienstplichtig. Personeel nu uit lichten 1957 en 1958,
Gereden werd met DAF YA 314, o.m. munitie van Stroe naar
Oud Leusen. BC: Maj P.A.W. van de Rijt

DIENSTGEHEIM

MARSTABEL

Bijlage bij stek nr 3 van

OPMATINGSVEL nr 272 van C 814 Tbat.

voor de ritten in de nacht 7/8 juni 1961

050/011

Rijder	C, oerheid naar vlg	Kl en vlg	Plaats vertoek	Route	Plaats bestem- ming	march- noel- heid km/u	dicht- heid	Aard en ligging kritieke punten	Dit passeeren van		Bijzonderhe-
									kop	staart	
1	Kap Phantoms 25 lichte 66 vlg 3 oerheden	11	Bivak	DRIESPRONG STROE APFELDOORN DEVENTER HOLZEN RIJNDAL WIERDEN RIJNDAL dr vt 256 052 HOLZEN DEVENTER APFELDOORN BOEDHELO DRIESPRONG	Bivak	33	20	DRIESPRONG STROE APFELDOORN dr vt 041093 brug DEVENTER HOLZEN WIERDEN RIJNDAL dr vt 256052 HOLZEN dr vt 242967 brug DEVENTER APFELDOORN dr vt 041093 DRIESPRONG	072125 072148 072255 072320 072352 080017 080039 080155 080224 080259 080353	072155 072158 072305 072350 080002 080027 080049 080145 080254 080259 080343	apt 30 min rust open van d'g 072255-080015 30 min rust 15 min rust vrij
2	Kap Druwet 27 lichte 66 vlg 3 oerheden	1000	1000	DRIESPRONG BOEDHELO APFELDOORN DEVENTER HOLZEN RIJNDAL dr vt 256052 HOLZEN DEVENTER APFELDOORN BOEDHELO	1000	33	20	DRIESPRONG APFELDOORN dr vt 041093 brug DEVENTER RIJNDAL dr vt 256052 HOLZEN dr vt 242967 DEVENTER brug APFELDOORN dr vt 041093 DRIESPRONG	072149 072235 072300 072359 080051 080140 080205 080240	072153 072245 072310 080240 080101 080150 080215 080250	apt open van d'g 072255-080015 30 min rust 15 min rust

Marstabel 814 Tbat, 4 Tcien, nachtrit 07-08.06.1961

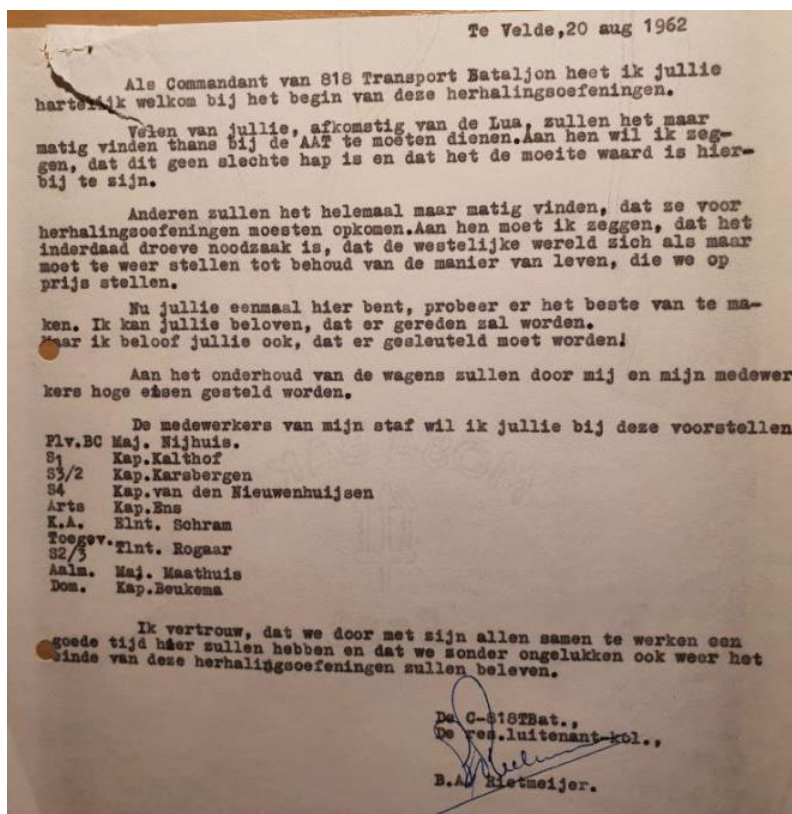
19.06.1961 – 24.07.1961

33 Tpel, kamp Mill

28.08.1961 – 02.10.1961

32 Tpel, kamp Mill

- 02.10.1961 – 04.11.1961 **830 Zwtcie**, Lpl Budel, ob 811 Tgp
 Voor sommige deelnemers waren de DAF trekkers en opleggers nieuw, net als de .30 karabijn. Geoefend werden z.g. "long haul" ritten, waarbij na een lange afstand in Limburg op wisselstations opleggers werden overgenomen door andere trekkers. Bivaks in de buurt van Venlo en Bergen NH, met tijdens de terugrit een black-out rit van ca. 40 km. C: Kap J.S. Huberts
- 30.10.1961 – 02.12.1961 **817 Tbat**, Lpl Budel, met een bivak op twee locaties in de buurt van Ede (Ederbos en Kreelse Bos), van waaruit transportopdrachten werden uitgevoerd:
 162 ton Klasse I van Waddinxveen naar Harskamp.
 Gereden werd met waarschijnlijk DAF YA 314 en mogelijk ook Dodge's, uit mobilisabele opslag. BC: de res Maj R. Harenberg.
- 01.05.1962 – 02.06.1962 **827 Zwtcie**, Kamp Mill, met bivak (waarschijnlijk) in de buurt van Chaam (onder Breda). Tijdens de hhon werd 420 ton munitie verplaatst van Ulicoten naar Balen (België), en 840 ton van Loon op Zand naar Balen/België. Wellicht werd daartoe samengewerkt met 829 Zwtcie.
- 28.06.1962 – 16.08.1962 **815 Tbat**, (van 104 Tgp) deelname aan verplaatsing 5 Div naar en van La Courtine/Frankrijk, vanuit opkomst centrum Kamp Mill. Gereden werd met DAF YA 314 uit mobilisabele opslag.
 BC: res Maj J.W. Smits
- 31.07.1962 – 18.09.1962 **818 Tbat**



Kamp Mill, plus bivak in omgeving Soesterberg. Tijdens hhon werden, met bataljon gesplitst over 2 perioden, veel vredestransporten gereden, overgenomen van 820 Tbat, dat in die periode La Courtine transporten reed. 818 Tbat was de voortzetting van 108 Tbat, 6 jaar eerder op herhaling, maar met een totaal nieuwe personele bezetting, w.o. personeel afkomstig van de LUA. Gereden werd met voertuigen uit de mobilisabele opslag. BC: Lkol B.A. Rietmeijer

31.07.1962 – 04.09.1962 **818 Tbat**, StafCie + **41 en 42 Tcie**
14.08.1962 – 18.09.1962 **43 en 44 Tcie**
Gereden werd met vtgn die van 815 Tbat werden
overgenomen.

31.03.196 -- ?? .04.1964 **153 Zwtcie**
Opkomst Lpl Nunspeet, bivak Heumensoord. Oefeningen
colonne rijden tot diep in Duitsland C: Elnt F.J. van de Vlugt.

07.03.1966 -- ?? .04.1966 **272 Tbat** van 810 Tgp ob TBO
Opkomst ISK Harskamp. Deden o.m. black out oefeningen in
Noord Oost Groningen, maar reden ook naar Seedorf in
Duitsland. Gebruikten GMC's uit mobilisatie opslag uit
Rucphen. Bemanning was waarschijnlijk een lichte
dienstplichtigen die in 1963 was afgezwaid. De
weersomstandigheden waren slecht, en vooral koud, en dus
onaangenaam voor chauffeurs in de open GMC's.
C: Lkol B.P.M. Zuiderent.

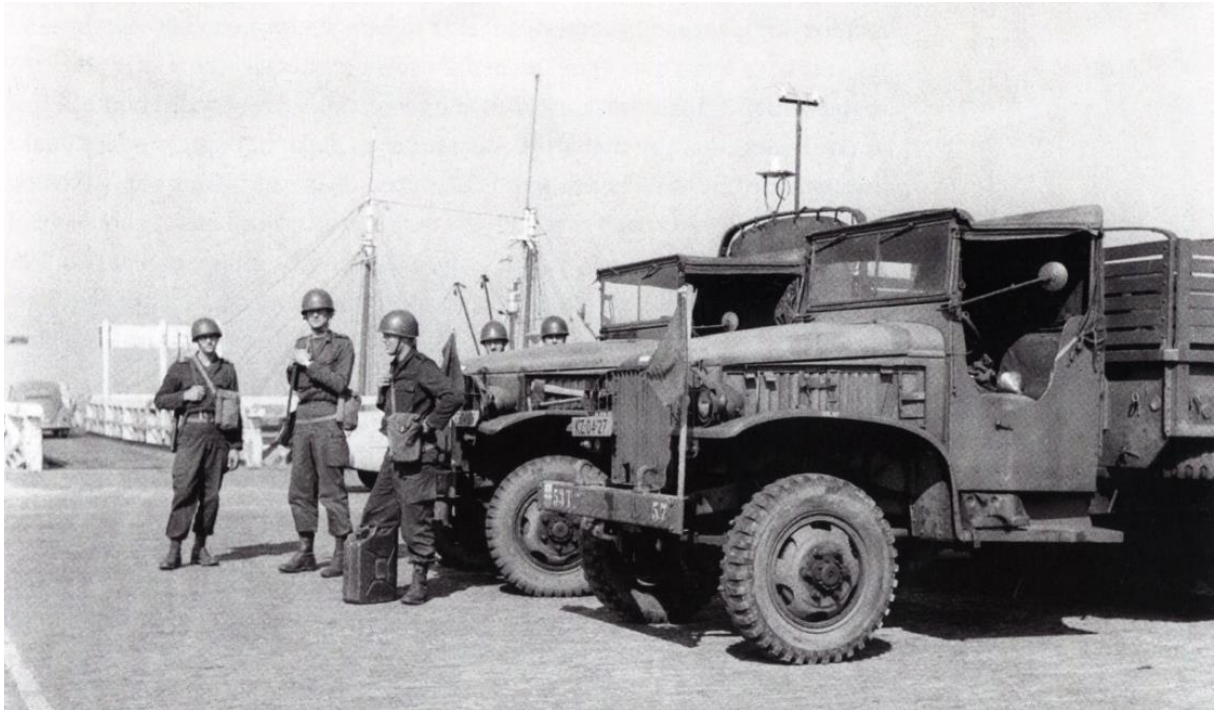


272 Tbat in Groningen, 1966, met GMC's

29.08 1966 – 27.09.1966 **821 Tbat**, van 811 Tgp
Werd beschouwd als een "vormings-" hho, samengesteld uit
personeel dat lang geen hhon had gedaan, afkomstig van de
lichtingen 1961-I – 1962-IV. Opgekomen in de "Harskamp" en
verder gelegerd in oord- en bosbivaks in Zuid Limburg maar ook
elders. Ze reden ook daadwerkelijk 1.200 ton goederen uit
Zeeland naar West Brabant, rond een "fall-out" gebied na een
(veronderstelde) nucleaire aanval op Bergen op Zoom.

Ook werd geoefend in het rijden met gasmasker op. Gereden werd met 240 GMC's uit mobilisatie opslag.

Zowel de C 811Tgp, de kolonel Becht, als de Inspecteur van het Vervoerswezen Generaal Hinrichs, plus de TBZ, de generaal van Reede, bezochten persoonlijk deze kennelijk belangrijke geachte hho. C: Lkol W.A. Renkema.



821 Tbat in Katseveer bij Goes september 1966

13.02.1967 – 15.03.1967

833 Zwtcie (BOS), van 810 Tgp, I.S.K. Harskamp

Gereden werd met 28 gloednieuwe DAF diesel trekkers en 10 tons benzineopleggers. Aangevuld met 20 tons opleggers, zoals toen bij de parate troepen van de Zwtcie uit Vught in gebruik.

De complete cie bezocht en verkende de locatie in Duitsland waar zij in oorlogstijd gelegerd zouden worden om van daaruit hun oorlogsopdracht, transport van benzine vanuit Nederland naar bestemmingen in Duitsland, te brengen. Ook werd deelgenomen aan de NATO oefening "Oil can II", waarbij 800 ton benzine uit depots in Duitsland werd gehaald om die vervolgens te lossen in ofwel depots in Nederland, ofwel in 7 tons benzine auto's van een Bevocie. Ca 50% van de chauffeurs bestond uit burger beroepschauffeurs zwaar transport. (Die de militaire vtgn kwalificeerden als "dinky toys").

C: res Kap J.v.d. Linde.

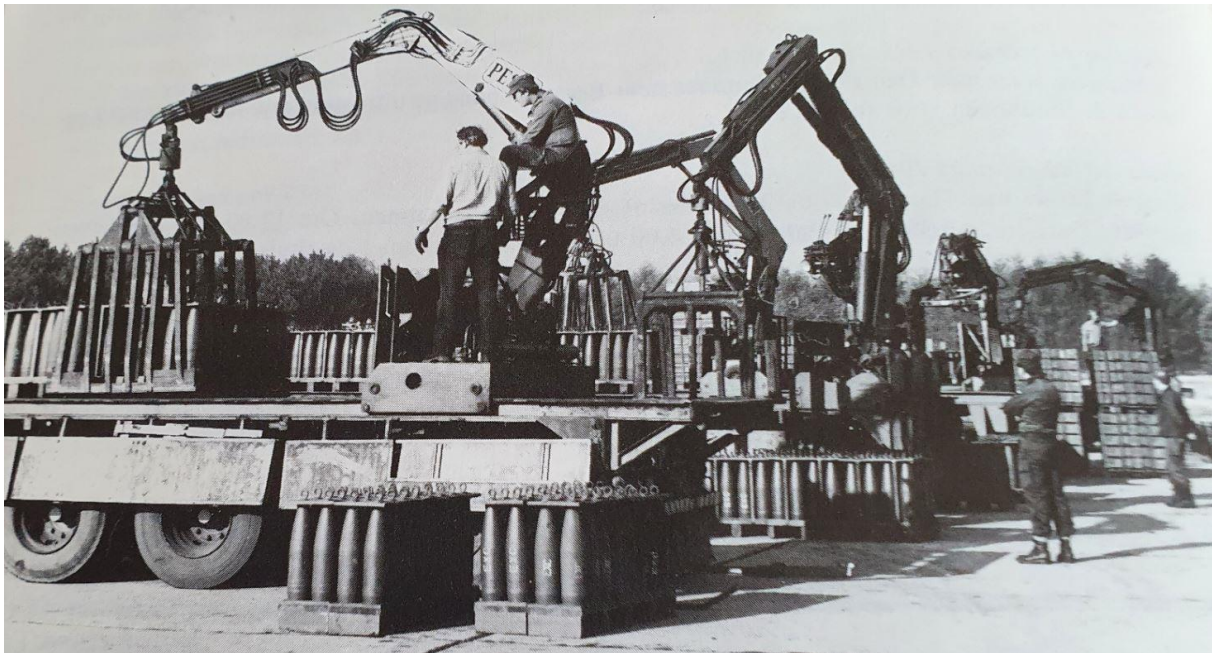
28.03.1967 – 22.04.1967

816 Tbat (811 Tgp)

Gereden werd met GMC's

C: Res Majoor B. van Wijk, plv Res Majoor F. Idema.

04.1976	810 Tgp , Oefening Cargo Canoe; Verkeersleiding oefening rivierovergangen Maas, verzorgd door genie, waar vtgn van 801 Tbat en 840 Zwtcie voor werden ingezet.
1976	114 Tcie - Oefening: Sneeuwhaas
1976	104 Tgp - Oefeningen: Up-date, Meet Post, Menhir
22.09.1977 - 23.09.1977	104 Tgp - Oefening: Interaction
19.09.1983 - 23.09.1983	812 Tgp , Oefening Aqua Marine, Maas overgangen, Nato oefening als onderdeel van meerdere oefeningen met drie nood-oeververbindingen. Ruim 3.000 vtgn en ruim 16.000 manschappen van deelnemers uit NL, Ge, UK en USA (Reforger) konden overgezet worden. 812 Tgp was verantwoordelijk voor verkeersleiding, waarvoor ook veel reserve personeel werd opgeroepen. Zie ook pag. 62.
13.04.1984	810 Tgp - Informatiedag ca. 50 reserve officieren over nieuwe ontwikkelingen.
27.09.1984 - 27.09.1984	104 Tgp - Oefening: Lionheart
30.10.1984 - 01.11.1984	810 Tgp - Test inzet staus voor herbevo klasse V. Niet een traditionele hho, maar wel met mobilisabele chauffeurs, om na te gaan of herbevo KI V binnen de gestelde tijd in de praktijk kon worden gerealiseerd. 40 mobilisabele stau-chauffeurs werden opgeroepen en 10 civiele staus werden ingehuurd. Belading: dummy munitie. Nagegaan werd hoe reservisten konden omgaan met de staus en de daarop aanwezige laad/losinrichting. Controles werden uitgevoerd door personeel van het ROC, en voor wat betreft de kraanbediening door het OCTD. Burgerchauffeurs bleven aanwezig bij hun voertuig maar mochten geen aanwijzingen geven. Na afloop gevraagd naar hun mening constateerden zij veel positieve resultaten en maakten dat duidelijk kenbaar. De oefening werd beschouwd als geslaagd ! Een opluchting voor eerdere sceptici.



Oefening mobilisabele chauffeurs laden-lossen KI V met eigen laadkraan van te vorderen staus, 1984, 810 Tgp (NNA 84-04)

1988 - 1993

810 Tgp

MKO - Mobilisatie Kader Oefeningen.

Van alle Tbat's en Zwtcie's werden elke twee jaar alle officieren en sleutelfunctionarissen opgeroepen om ter plekke alle geplande oorlogslocaties in Nederland en vooral ook in Duitsland te bezoeken en te (her)verkennen. Zie ook onder: Opleidingen-Bataljonsoefeningen, pagina 67

5. Schema MKOn

Ehd	271 Tbat	272 Tbat	813 Tbat	815 Tbat 827 Zwtcie 830 Zwtcie 1)	818 Tbat 833 Zwtcie 840 Zwtcie 1)2)	819 Tbat
Jaar						
1988	juni	september		oktober		
1989			oktober		september	juni
1990	oktober	juni		september		
1991			juni		oktober	september
1992	september	oktober		juni		
1993			september		juni	oktober

1)= worden gezamenlijk opgeroepen
2)= 840 Zwtcie bij het parate deel

Schema MKOn 810 Tgp, 1988 – 1993.

11.1989

812 Tgp – MKO – Mobilisatie Kader Oefeningen

Eind november namen sleutelfunctionarissen van 4 Tbat (814, 816, 817 en 821), opgedeeld in twee groepen: Legerplaats Ossendrecht (816 en 821) en kort daarna in kamp Crailo (814 en 817), deel, die elk enkele dagen met elkaar doorbrachten. Er werd gewerkt van 's ochtends vroeg, met "huiswerk", tot 's avonds laat.

Samenstellingen waren gemengd: AAT personeel dat elkaar kende van eerdere herhalingen, personeel dat voor de eerste keer meedeed en personeel afkomstig van andere legeronderdelen, nu als AATer ingedeeld.

N.B.: Als aanvulling op, en naar aanleiding van, de MKO'n werden door in elk geval 819 Tbat (810 Tgp) en 814 Tbat (812 Tgp) op eigen initiatief excursie bijeenkomsten georganiseerd, door 814 Tbat saamhorigheidsbijeenkomsten genoemd.

Zo gingen in de 80er jaren sleutelfunctionarissen van 819 Tbat (BC met Staf plus CCn met CSM's) op excursie naar de Scania fabrieken te Zwolle, gefaciliteerd door res Lkol E. (Evert) Beers, marketing director van Beers Zonen N.V. (importeur/licentiehouder van Scania), en de toenmalige plv C 810 Tgp. Later ook naar de Kerncentrale Dodewaard, waar één van de staf officieren werkzaam was.

De sleutelfunctionarissen van 814 Tbat bezochten zo begin 90er jaren de luchthaven Schiphol, de Koninklijke Marine te Den Helder en de DAF fabrieken te Eindhoven.

Al deze informele bijeenkomsten werden als waardevol voor de hegemonie binnen de groepen ervaren.

???.1992 - 11.12.1992

271 Tbat (810 Tgp)

810 Tgp – Staf

814 Tbat (812 Tgp)

Legerplaats Oirschot.

Niet de volledige onderdelen waren opgeroepen.

Alleen vertegenwoordigers waren aanwezig.

Over de inhoud van deze herhalingsoefening is verder niets bekend, behalve dan dat ze de laatste waren, niet alleen voor AAT eenheden, maar voor de gehele KL.

Het Commando Herhalingsoefeningen (CoHhon), met als basis de Koningin Wilhelmina Kazerne, Legerplaats Ossendrecht, werd formeel (nog) niet opgeheven, maar alle activiteiten werden op dat moment wel gestaakt.

De AAT deed dus, vwb. praktijk hhon, het licht uit en de deur dicht.

toch niet voor mogelijk. En toch was het zo. Natuurlijk zou er ook bij deze oefening niets hebben gelopen als de vaste staf deze niet goed had voorbereid. Mede namens allen hartelijk dank, organisatoren.

De Plv Commandant 812 Tgp en oefenleider,
de reserve luitenant kolonel
Ing. C.J. Willems.



Crailo, 814 Transportbataljon met bataljonscommandant res lkol T.W. Aris (derde rechts staand naast de auteur).

Res lkol J.D. Goettsch zonder commando-baret (derde van links, staand) met zijn 816 Transportbataljon te Ossendrecht.



Crailo, 817 Transportbataljon, 9e van links, staand, de commandant, res lkol J. Disbergen, 8e de schrijver.



Ossendrecht, het meest besnorde bataljon, 821, met in het midden res lkol D.R. van Aalst.

Transportgroepen, algemeen, 1951 - 1996

Samenvatting ontwikkelingen (Weg-) Transport.

Na de Koude Oorlog periode (1951 – 1990) volgde een gestage afbouw, en een totaal nieuw wegtransport concept. Directe oorlogsdreiging was er niet meer, maar de vraag naar militaire (ook transport-) ondersteuning bleef. Met de nadruk op vredesmissies. Dat vroeg om een nieuwe manier van denken en handelen. Met vooral groter transportmaterieel, bediend door voornamelijk gespecialiseerd beroepspersoneel, en dus met steeds minder reservisten bemanningen.

Eerste periode (1951 – 1957)

Na terugkeer van de strijdkrachten uit Indie moest eigenlijk een geheel nieuw leger worden opgebouwd. Was tot dan ook de organisatie ingericht naar het Engelse model, kleding en bewapening, na de oprichting van de NATO kreeg het organisatie model, en bewapening, meer een Amerikaans karakter. Dat vroeg om een nieuwe manier van denken en handelen. Het tekort aan financiële middelen bleef schrijnend, wat een zware wissel trok op het improvisatie vermogen van de leiders.

Onder verantwoordelijkheid van de Inspecties Verkeerswezen en Vervoerswezen werden de eerste voorbereidingen getroffen voor mobilisabele AAT onderdelen.

1951 Eerste "Q" onderdelen, door zorg van C – RAAT

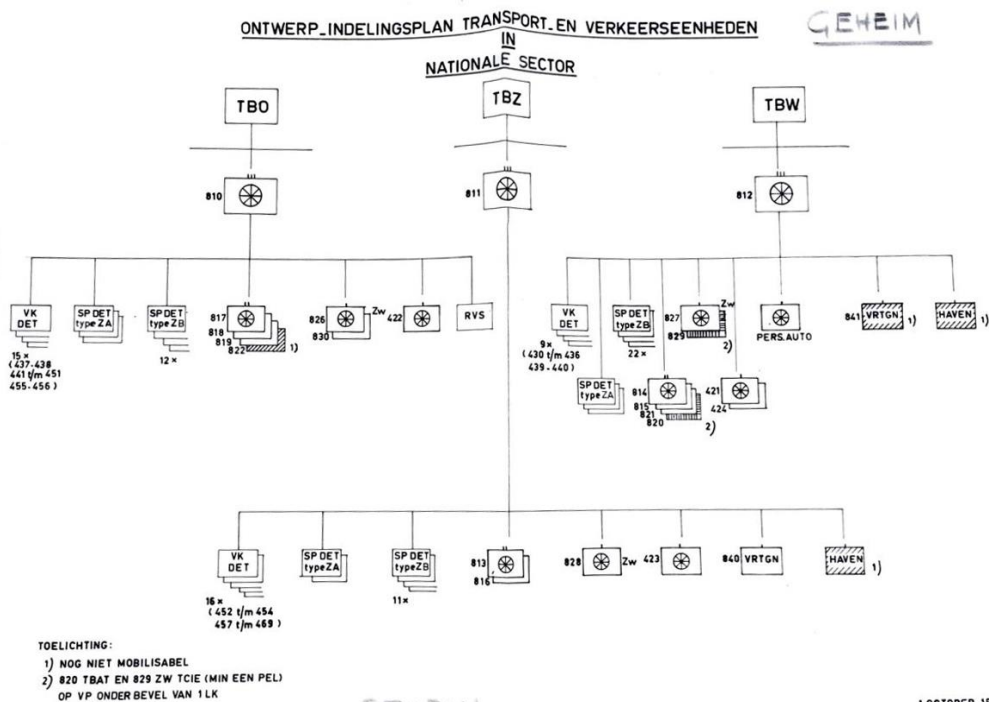
1953 Eerste Transportgroep (aanvankelijk als Vervoers basisgroep)

Tweede periode (1958 – 1975) Decentralisatie

1958 Aanpassing Nationale Sector:

Territoriale Bevelhebbers: Oost, Zuid en West, elk met een Transportgroep, voor de nationale sectoren genummerd: 800 serie, en voor het Legerkorps genummerd: 100 serie.

Later werden garnizoensvervoersdetachementen opgeheven en binnen het gezagsgebied van de TB's gebundeld in een Territoriale Vervoers Compagnie (TVC) en onder bevel gesteld van de Transportgroep van de betreffende TB.



Transport en verkeersleidingsplan, 1961



Gezagsgebieden van de Territoriale Bevelhebbers (TB) en de Territoriale Commandanten (TC) met Garnizoenindeling 1958 - 1970

Derde periode (1975 – 1991, met uitloop naar 1995) – Centralisatie:

In de periode na 1975 volgt weer een omslag in het denken. Diverse defensienota's vermelden nieuwe prioriteiten, herstructureringen etc.. Bezuinigingen, rationalisaties en krimp zijn noodzakelijke consequenties, vertaald in nieuwe organisatievormen, uiteindelijk resulterend in het ontstaan en de uitbouw van de DVVO. In deze periode wordt soms ook met Tcien en soms Tbats geschoven binnen en tussen Tgpn.

1975

TVC's van Tgpn komen onder bevel van het Nationaal Territoriaal Commando (NTC), en worden daarbij dan ondergebracht bij 812 Tgp.

1992

Bij opheffing van de Afdeling Vervoer en Verkeer van de Landmachtstaf worden organisatieonderdelen, waar onder de Bureaus Aan- en Afvoer Noord, Zuid en Baltimore, overgeheveld naar de staf van 812 Tgp. De drie TVC's, werden gelijktijdig omgedoopt in: Regionaal Vervoers en Verkeers Commando (RVVC), weer resp. als Oost, West en Zuid.

1995

NTC, NLC (Nationaal Logistiek Commando) en het CVKL worden opgeheven en samengevoegd in het nieuw opgerichte Nationaal Commando (NATCO).

810 Tgp wordt opgeheven en taken en mobilisabele onderdelen gaan over naar 812 Tgp. Deze laatste wordt ook opgeheven en gaat over in de LVVO (Landelijke Vervoers- en Verkeers Organisatie). 811 Tgp was in 1975 al opgeheven.

En verder:

1996

LVVO gaat samen met Marine Vervoersdienst en Motortransportgroep KLu op in de Defensie Verkeers- en Vervoers Organisatie (DVVO).

De DVVO zal later weer worden opgenomen in het Defensie Interservice Commando (DICO) en nog later weer in het Defensie Ondersteunings Commando (DOSCO).

Met als uiteindelijke consequentie:

2000

De Regimenten AAT en Intendance gaan samen op in het nieuwe Regiment Bevoorradings- en Transporttroepentroppen.

Transportgroepen, individueel

Sectie Verkeerswezen

1946: Directoraat Verkeerswezen

ob Kwartiermeester Generaal

1950: Inspectie Verkeerswezen

1955: Inspectie Vervoerswezen

1970: Inspectie Vervoerswezen opgeheven

Het operationele deel kwam direct onder de Staf Bevelhebber Landstrijdkrachten (BLS), als sectie Verkeer en Vervoer (later Vervoer en Verkeer). Het sectiehoofd kreeg de persoonlijke titel: Inspecteur van het Vervoerswezen.

1950: 111 Tbat (3 Cien, genummerd 1,2 en 3-111 Tcie), paraat, Haarlem.,
Lichtingen 1950-I en 1950-2

ob RAAT

1950: In 1950 werd opgericht de 44 BTC, (Brigade Transport Cie).
Commandant van 44 BTC was de kapitein Verbeek.

ob C-2-RAAT

1952: 2-111 Tbat gaat naar Tilburg, Kon Willen II Kazerne
3-111 Tbat blijft in Haarlem

1953: 111 Tbat opgeheven en 113 Tbat opgericht in Haarlem.

151 Zwtcie (BOS) opgericht in Ermelo en onder bevel gesteld van C 113 Tbat.

Vorbereiding mobilisabele "Q" onderdelen:

1951: 3 Tcien, 55, 56 en 57 onder C van A/T C3V

102 Tbat - 4 Tcien

103 Tbat - 1 Tcie

104 Tbat - 4 Tcien



*Chauffeurs van 113 Tbat,
Haarlem, 1955, met
Dodge T60L*

101 Transportgroep (ook genoemd 101 Vervoersbasisgroep)

Onder verantwoordelijkheid van Inspectie Verkeerswezen, later Vervoerswezen:

Opgericht 01.08.1953 in Tilburg, opgeheven 13.10.1960.

Gaat in 1960 over in 104 Transportgroep.

<u>Commandanten:</u>	1953 - 1953:	Lkol R. Vermeulen
	1953 - 1957:	Lkol J.M.F.H. van Poeteren
	1958 - 1960:	Maj G.P. Boon (wnd)

1953:	101 Tbat (mob)	ob C 1 Lk
	112 Tbat (paraat)	ob C 1 Lk – Legerplaats Nunspeet
	106 Tbat (mob)	ob C 1Lk/BAC
	107 Tbat (mob)	ob BaC
	108 Tbat (mob)	ob BaC
	101 PauCie	ob C 1 Lk

1954:	112 Tbat (paraat)	ob C 1 Lk – Legerplaats Nunspeet
	103 Tbat (mob)	ob NTB
	104 Tbat (mob)	ob NTB
	105 Tbat (mob)	ob NTB
	109 Tbat (mob)	ob NTB
	110 Tbat (mob)	ob BaC

1958:	102 Tbat (paraat)	ob C 1 Lk – Legerplaats Wittenberg
		Gaat op 17.02.1964 over in 11 Tbat en 41 Tbat
		102 Tbat zelf wordt op 15.05.1964 opgeheven.

1959:	mobilisabele onderdelen:	
	101 Tbat	ob C 1 LK
	111 Tbat	ob C 1 LK
	115 Tbat	ob C 1 LK
	105 Tbat	ob NTB
	101 Paucie	ob BLS
	103 Paucie	ob NTB
	104 Paucie	ob NTB

102 Transportgroep

ob: Inspectie Vervoerswezen

Opgericht 01.05.1957, opgeheven 01.11.1958
(Gaat over in 811 Transportgroep), Geheel mobilisabel!

Commandanten:

1957 - 1958: Lkol J.F.M.H. van Poeteren
1959 – 1960: Kol J.F.M.H. van Poeteren

106 Tbat	BaC	gewijzigd 1959:	BLS
107 Tbat	BaC	gewijzigd 1959:	BLS
108 Tbat	BaC	gewijzigd 1959:	BLS
110 Tbat	BaC	gewijzigd 1959:	BLS
121 Zwtcie		1959:	BLS
122 Zwtcie		1959:	BLS
123 Zwtcie		1959:	BLS
125 Zwtcie		1959:	BLS

103 Transportgroep

ob: 101 Vervoersbasisgroep

Opgericht in 1953, opgeheven 01.04.1959

(Gaat op 15.04.1959 over in **812** Transportgroep, ob TBW)

Commandant: 1953 - 1958: Lkol D. Coumou

113 Tbat (paraat Haarlem) ontstaat uit 2 Cien vanuit (paraat) 112 Tbat:

113 Tbat wordt later, in 1959, 820 Tbat en gaat over naar 812 Tgp..

Voertuigen: Ford F5, Ford F60L, 4x4, Chevrolet C60L, 4x4
Vanaf 1955: DAF YA 314 resp. ook DAF YA 318

Commandanten 113 Tbat: 1953 - 1954: Lkol J. Flink
1954 - 1954: Lkol D. Coumou
1954 - 1956: Lkol J. Jilderda
1956 - 1956: Maj G.P. Boon (waarnemend)
1956 - 1957: Maj. G.A. van Zweeden
1957 - 1959: Lkol W.A. Renkema
1959: Omnummering naar 820 Tbat
1959 - 1963: Lkol W.A. Renkema
1964 - 1965: Lkol C. Grootes
1966 - 1967: Lkol H.W. Heckman

1953: 152 Zwtcie (BOS) (Ermelo)
In 1961 mobilisabel gesteld en omgenummerd naar 832 Zwtcie (BOS)
(NB: 21 pel blijft paraat ob C-829 Zwtcie)

1955: 124 Zwtcie (Grave) ex 123 Zwtcie· C Kap J.C. Brieffies
(1971: omgenummerd naar 829 Zwtcie)

1953: Opgericht als Sectie Transport 1 Lk

Hoofdtak: Het verlenen van transportsteun binnen het actiegebied van C 1 Lk.

Commandanten:

1953:	Maj (Art)	A.J.W. Becht
1953 - 1954:	Lkol (Art)	A.J.W. Becht
1954 - 1955:	Maj (AAT)	J.W. Diephuis
1955 - 1958:	Maj (AAT)	L.J. van Duin

1958: 104 Transportgroep (Kern)

Commandant: Kol L.E. Hinrichs, als mobilisatie bestemming

1958-1960 Maj L.J. van Duin (plv)



Commando overdracht 104 Tgp, 1979, aan Kol W. Dieperink

1960: **104 Transportgroep**

Opgericht 13.10.1960, opgeheven 01.08.1981, gelegerd in Garderen/Stroe

Commandanten:

1960 - 1963:	Lkol L.J. van Duin (plv)
1963 - 1965:	Kol (tijdelijk) L.J. van Duin
1965 - 1967:	Kol L.J. van Duin
1967 - 1971:	Kol J.B. Plasschaert (RMWO 4e kl)
1971 - 1974:	Lkol L. Stapelkamp
1974 - 1979:	Kol J. van den Eykel
1979 - 1981:	Kol W. Dieperink

1958: 102 Tbat, opgericht 0-1.03.1958, Legerplaats Wittenberg, opgeheven 1964 en gaat over in 11 en 41 Tbat

<u>Commandanten:</u>	1958 - 1960: Maj AAT G.P. Boon
	1960 - 1962: res Lkol J.A. van Oort
	1962 - 1962: Maj J.A. Streef (wnd)
	1962 - 1964: Lkol. J.A. Streef

112 Tbat (wordt later omgenummerd naar 105 Tbat)

271 Tbat (mob)

ob C RSK

272 Tbat (mob)

ob C RSK

1959: 829 Zwtcie (Vught) ex 812 Tgp.
832 Zwtcie (1 peloton) ex 812 Tgp

1963: 11 en 41 Tbat ob resp. 1e en 4 Div C 1 Lk, tot de opheffing van deze Tbats in 1966.

11 en 41 Tbat werden toegevoegd aan de pantserinfanterie brigades van resp. de 1e en 4e Divisie waar ze samen met Intendance eenheden de Divisie Bevoorradingscompagnie vormden, en, samen met een TD Herstel Cie en GnkCie vormden ze dan weer het z.g. Divisie Treinenbataljon.

Commandant 11 Tbat, tevens Divisie Transport Officier van 1 Div, was van 1964 – 1966 de Lkol J. Streef. Voor 41 Tbat was dit voor de 4e Divisie voor de periode 1964- 1965 de Maj J. Hagendoorn (als waarnemend) en van 1965-1966 de Lkol J.J. Hoogeboom.

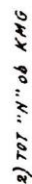
1980: 104 Tgp komt

ob LLC

1980: 829 Zwtcie, 832 Zwtcie en 153 Zwtcie gaan over naar 105 Tbat

1981: 105 Tbat onder bevel van LLC, (samen met sectie Vk/Vrv)

1981: C 104 Tgp draagt commando Regiment AAT over aan C 105 Tbat



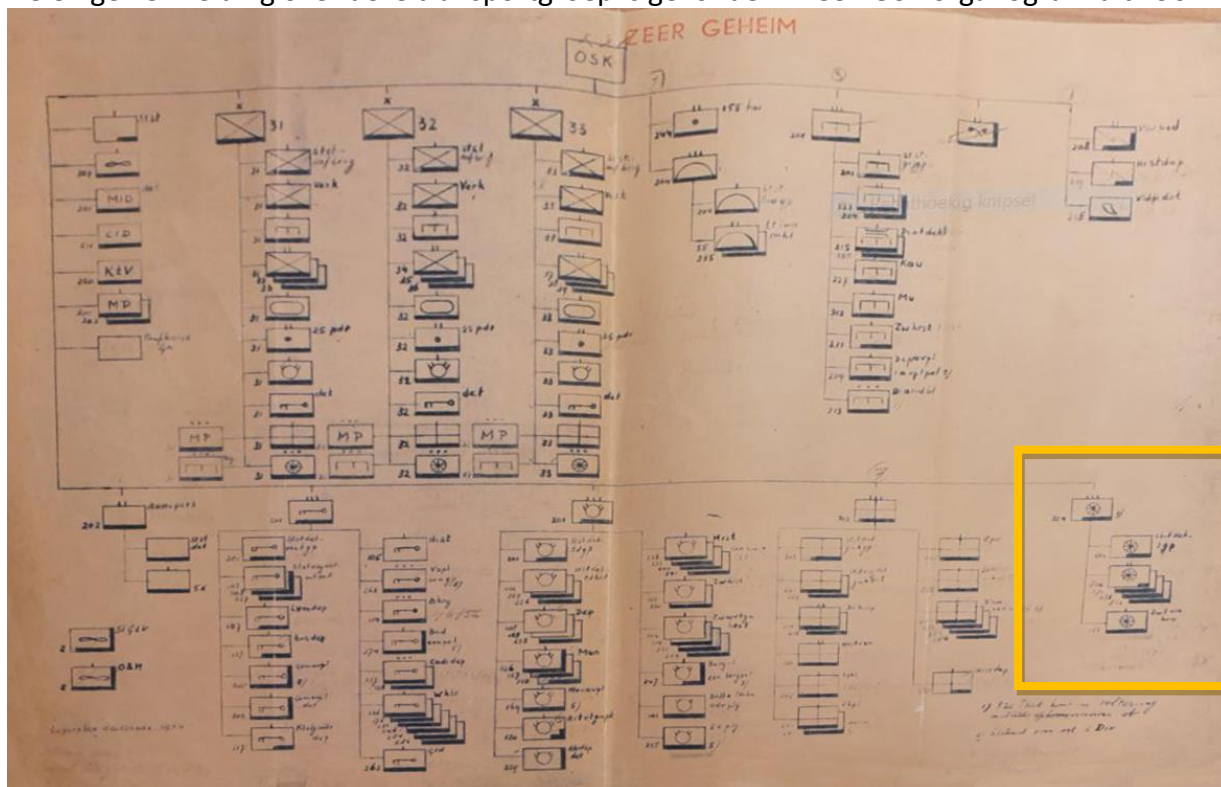
1) 707-200-06 000000

ZEER GEHEIM

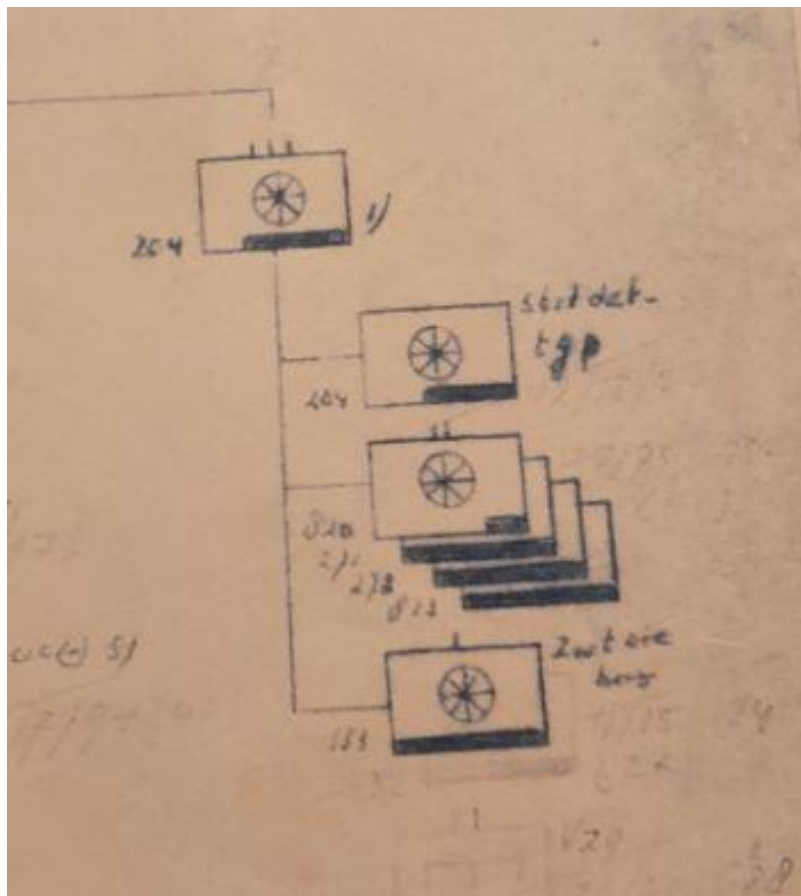
1ZL 171 GS-OPN/183

204 Transportgroep

De enige vermelding over deze transportgroep is gevonden in een OSK organogram uit 1964



Organogram OSK, 1964, met 204 Tgp



Detail organogram OSK mbt transport, 204 Tgp, (detail), plan 1964

Ondersteunings Strijd Krachten: (OSK)

1963: De volgende mobilisabele onderdelen worden vermeld in een overzicht voor "Planningsdoeleinden" als vallend onder OSK, als zelfstandig begrip onder het hoofd "Bevelressort", naast de andere Tgpn.

Omdat enkele onderdelen (eerder) ob 1 Lk vielen staan ze hier vermeld:

112 Tbat

272 Tbat

153 Zwtcie BOS

832 Zwtcie BOS (OSK-NTB-TBW – gedeeltelijk paraat)

31 Tpel (ggp) obv 31 Ggp

32 Tpel (ggp) obv 32 Ggp

33 Tpel (ggp) obv 33 Ggp

NB: In 1963 gaan enkele onderdelen van 811 Tgp als 204 Tgp mee naar La Courtine in Frankrijk ! (zie ook 811 Tgp)

1964: Onder de drie Brigades (31, 32 en 33) komen inderdaad resp. 31, 32 en 33 Tcie voor.

In 1969 wordt vermeld dat 32 Ltctie van 815 Tbat (mobilisabel) zal worden uitgerust met 48 vau Isotherm 4 tons vtgn i.p.v. 60 x 3 ton. Voorts worden als aparte ondersteunende transporteenheid genoemd, als vallend onder 204 Tgp: 820 Tbat, 271 Tbat, 272 Tbat, 823/812 (?) Tbat en 134 (?) Zwtcie BOS. Met de aparte aantekening: 820 Tbat komt na voltooiing initieel opbouwvervoer voor 1 LK ob van OSK..

652 Transportgroep

Eerste en enige vermelding: 1959, Geheel mobilisabel;

1959: 103 Tbat	obv: BLS
104 Tbat	obv: BLS
109 Tbat	obv: BLS
114 Tbat	obv: BLS
832 Zwtcie BOS	obv: BLS

Opgericht 01.11.1961, opgeheven 01.11.1995

Werkgebied Oost van de IJssel, richting Legerkorps Achtergebied in Duitsland.

Hoofdtaken:

Transport via mobilisabele Tbat's oost van de IJssel, naar Legerkorpsachtergebied.

Leiding sectie Verkeer/Vervoer tot dat NLC werd geformeerd. Om op Duits grondgebied en onder Duitse Verkeers en Vervoersorganisaties te kunnen functioneren hadden zowel NLC als 810 Tgp liaisondetachementen in Duitsland. Bovendien had 810 Tgp een vooruitgeschoven post in Cloppenburg, en zouden in geval van oorlog in elk geval 2 Tbat's (815 en 819), inclusief hun staven, in de buurt van Cloppenburg worden gestationeerd.

Territoriaal Vervoers Compagnie Oost, (voortzetting garnizoensvervoersdetachementen)

<u>Commandanten:</u>	1962 - 1964: Lkol J.A. van Oort
	1964 - 1967: Lkol W. Siliacus
	1967 - 1971: Kol W. Siliacus
	1972 - 1976: Lkol A.A.K.P. Raket
	1977: Maj J.H.M.M. Otten (wnd)
	1978 - 1979: Lkol P.A. Helmholt
	1980 - 1984: Lkol H. Bartelds (wnd)
	1985 - 1986: Lkol C. Bakker
	1987 - 1990: Lkol K.E. Drijsen
	1991 - 1995: Lkol E.C.I. Bernasco

1963: 818 Tbat, 819 Tbat, 422 Ltctie, 826 Zwtctie en 830 Zwtctie

1968: De KL start een proef met lijndienst in het TBO gebied, onder dirigerende leiding van C 810 Tgp.

1971: 271 Tbat, 272 Tbat, 813 Tbat, 815 Tbat, 818 Tbat, 819 Tbat, 827 Zwtctie, 830 Zwtctie, 833 Zwtctie (BOS), 840 Zwtctie, 152 Zwtctie (BOS) en 422 Ltctie

1971: 140 Voertuigen distributie Compagnie komt van TD (451 Tdbat) naar AAT en wordt dan genummerd: 840 Zwtctie, met 3 Zwtpels (diepladers) en 1 Ltctie

1975: TVCO wordt ondergebracht bij 812 Tgp

1988: Het 3e Zwtpel (Seedorf/D) wordt later 828 Afvoerdetachment en nog weer later, in 1988: 111 Afvoerpeloton.

1995: Onderdelen van 810 Tgp gaan over naar LVVO (Landelijke Vervoers- en Verkeers Organisatie).

Opgericht 01.05.1959 (ex 102 Tgp), opgeheven 01.08.1975
Werkgebied ten zuiden van de grote rivieren.

Hoofdtaken:

Transport via mobilisabele Tbats ten zuiden van de grote rivieren
Leiding sectie verkeer/vervoer, niet alleen voor NL onderdelen, maar voor naar Duitsland doortrekkende buitenlandse strijdkrachten, tot formering van NTC
Territoriaal Vervoers Compagnie Zuid, (voortzetting garnizoensvervoersdetachementen)

NB: Hoewel 811 Tgp over zowel parate als mobilisabele eigen Tbats en Tcien beschikte had deze Tgp nog een belangrijke extra taak. In het kader van Host Nation Support kreeg men te maken met doortrekkende buitenlandse troepen tussen zeehavens aan de Nederlandse en Belgische (en wellicht ook Franse) kust en Duitsland, en omgekeerd. Niet alles daarvan reed via Nederlands grondgebied, maar vaak was dat wel het geval, en dan was 811 Tgp verantwoordelijk voor een goede verkeersregeling. Niet alleen over de weg, maar ook via de spoorwegen. Zo liet de Engelse BAOR tussen 1945 en 1960 (met uitzondering van de een periode tijdens de jaren 1948-1949 toen Berlijn door Rusland was afgesloten), elke dag een trein rijden tussen Hoek van Holland en Berlijn, en terug. Na 1960 werd die frequentie verlaagd, maar 811Tgp bleef wel nauw samenwerken met de Nederlandse en Duitse spoorwegen. Daarom had 811 Tgp een extra grote sectie Verkeer en Vervoer.

Zowel de Engelse als de Amerikaanse krijgsmachten gebruikten wegverplaatsingen voor zowel normale reguliere verplaatsingen als voor grote oefeningen. Transporten die via de haven van Rotterdam kwamen reden door de provincies Zuid Holland en Brabant/Limburg naar Duitsland. Transporten die via Vlissingen of zuidelijker havens op het Continent arriveerden reden via België, ofwel rechtstreeks naar Duitsland, ofwel via de Noord Brabant/Limburg naar het oosten. Bij veel oefeningen werd er van uitgegaan dat onder oorlogsomstandigheden de grote aanvoerhavens Rotterdam en Vlissingen wellicht niet (altijd) bruikbaar zouden zijn en dat dus moest worden uitgeweken naar kleinere omliggende noodhavens.

Voor de verkeersleiding van 811 Tgp waren dit enorme klussen. Men moest samenwerken en coördineren met Engelse, Amerikaanse, Belgische en Duitse verkeersstaven zowel als met eigen overheden.

In de tijd van 811 Tgp hield de BAOR de oefeningen Spearpoint (1961) en de z.g. Sampan oefeningen. in elk geval in 1962 en 1968 (Sampan IV). De Amerikanen begonnen met hun Reforger (Return Forces Germany) oefeningen in 1967. Tijdens deze en eigen oefeningen zette 811 Tgp ook mobilisabele Tbats en/of mobilisabel personeel in, zoals bv bij de oefening Transmissie in 1964. Extra complicaties bij deze oefeningen waren het oversteken van de Maas en de Rijn waarbij men rekening moest houden met de aannames dat er in geval van oorlog geen vaste oeververbinding meer zouden zijn. Nederland was dan verantwoordelijk voor het overzetten, ook tijdens oefeningen, van honderden voertuigen met pontonveren en/of vaste pontonverbindingen, verzorgd door de genie, vooral ook in de regio Nijmegen – Roermond, maar ook in Zuid Limburg.

1960:	813 Tbat, 816 Tbat. 817 Tbat en 821 Tbat (mobilisabel) 828 Zwtcie. 423 Lttcie, 424 Lttcie, 40 Tcie vtd
1961:	817 Tbat, 820 Tbat, 827 Zwtcie, 828 Zwtcie, 830 Zwtcie
1963:	Onderdelen van 811 Tgp als 204 Tgp voor transporten naar La Courtine/Frankrijk?
1964:	821 Tbat voor oefening Transmissie
1971:	828 Zwtcie. 816 Tbat, 821 Tbat, 271 Tbat
1975:	Na opheffen 811 Tgp gaan mobilisabele Tbats en TVCZ over naar 812 Tgp

Opgericht in 1959 te Grave, (ex 103 Tgp), en daarna verplaatst naar Den Haag, en vervolgens naar Gouda. Opgeheven 01.05.1996, bij start van DVVO.

Hoofdtaken:

Commandovoering over de (overwegend) mobilisabele transporteenheden en het uitvoeren van de verkeersleiding binnen het gezagsgebied van TBW, het gebied ten westen van de IJssel. Later, na de vorming van het NTC (1975) over het hele Nederlandse grondgebied.

Na 1992, en de overheveling van taken van de afdeling Vervoer en Verkeer van de Landmachtstaf, werd 812 Tgp verantwoordelijk voor de beheersing van het hele militaire vervoers- en verkeersproces, plus de verwerving van vervoersmiddelen voor strategische verplaatsingen

Garnizoensgarages, gaan later over in Territoriale Vervoers Compagnie (TVC).

Een bijzondere extra taak voor 812 Tgp was het verzorgen van de z.g. Host Nation Support (HNS), zoals die in 1975 van 811 Tgp werd overgenomen. Regelmatig trokken Britse en Amerikaanse onderdelen over Nederlands grondgebied, maar extra druk waren grote Engelse oefeningen (Spearpoint/Crusador – 1961/1980 en Atlantic Lion - 1983). De Amerikanen continueerden hun regelmatige Reforger oefeningen tot 1993. Vaak werden deze oefeningen gecombineerd met die van andere NAVO deelnemers, meestal Belgische, Duitse en Nederlandse eenheden. In 1983 gecombineerd: Reforger, Atlantic Lion (GB) en Aqua Marine (NL genie) waarbij enkele duizenden voertuigen over de Maas werden gezet. De sectie Verkeer en Vervoer van 812 Tgp zal er de handen aan vol hebben gehad. Dat gold niet voor de iets verder oostelijk liggende Rijnovergangen; dat was een probleem voor de Duitse verkeersleiding, waarmee overigens wel moest worden samengewerkt. Dat lukte normaal overigens ook prima.

In zijn boek Moving Mountains, (pagina 88) over de opbouw van de Amerikaanse legers in Saudi Arabie voor de Golf oorlog van 1991, refereert de Amerikaanse Lt Generaal William G. Pagonis, de logistiek specialist (en transportman !) aan zijn ervaringen opgedaan bij de Reforger oefeningen en de positieve samenwerking met Host Nations, w.o. Nederland.



Amerikaanse tevredenheidsbetuiging van bataljon naar bataljon, Reforger oefening 1983

Hoofdtaken:

Nadat geen transportonderdelen, behalve garnizoensgarages, meer deel uitmaakten van 812 Tgp:

Vervoersleidingstaken

Verkeersleidingstaken

Mobilisatie voorbereiding mobilisabele Tbats.

Organisatie en onderhouden van Nationale Reserve (Natres) en lijndiensten binnen Nationale Sector

Organisatie ongeregeld goederenvervoer, personenvervoer, dienstauto's, bussen en combi's, niet alleen voor de KL maar ook voor de Koninklijke Marine. en de Koninklijke Luchtmacht.

Als consequentie daarvan ontstond een nauwe samenwerking met Algemene (niet militaire)

Verkeersdienst, Rijkswaterstaat en de Koninklijke Marechaussee.

Host Nation Support

Secties van 812 Tgp;

Hoofdafdeling Verkeer en Vervoer:

Sectie Verkeer

Sectie Vervoer

Centrale Spoorweg Vervoersstaf

Centrale Luchthaven Vervoersstaf

Zeehaven Vervoersstaf

RVVC West

RVVC Oost

RVVC Zuid

<u>Commandanten:</u>	1959 - 1962:	Lkol D. Coumou
	1962 - 1967:	Lkol J.B. Plasschaert
	1967 - 1967:	Lkol J. Flink
	1967 - 1969:	Lkol Uittenbroek
	1969 - 1971:	Lkol M. Viets
	1974 - 1977:	Lkol W. Dieperink
	1977 - 1979:	Lkol B. Molkenboer
	1980 - 1981:	Kol A.P. Schoonen
	1981 - 1983:	Kol W. Dieperink
	1983 - 1985:	Kol E.J.M. Thielen
	1985 - 1986:	Kol W. Muller
	1986 - 1991:	Kol DRS. G.K.H. Hes
	1991 - 1996:	Kol L. van Wijk
	1995 - 1996:	Kol L. van Wijk als C -LVVO

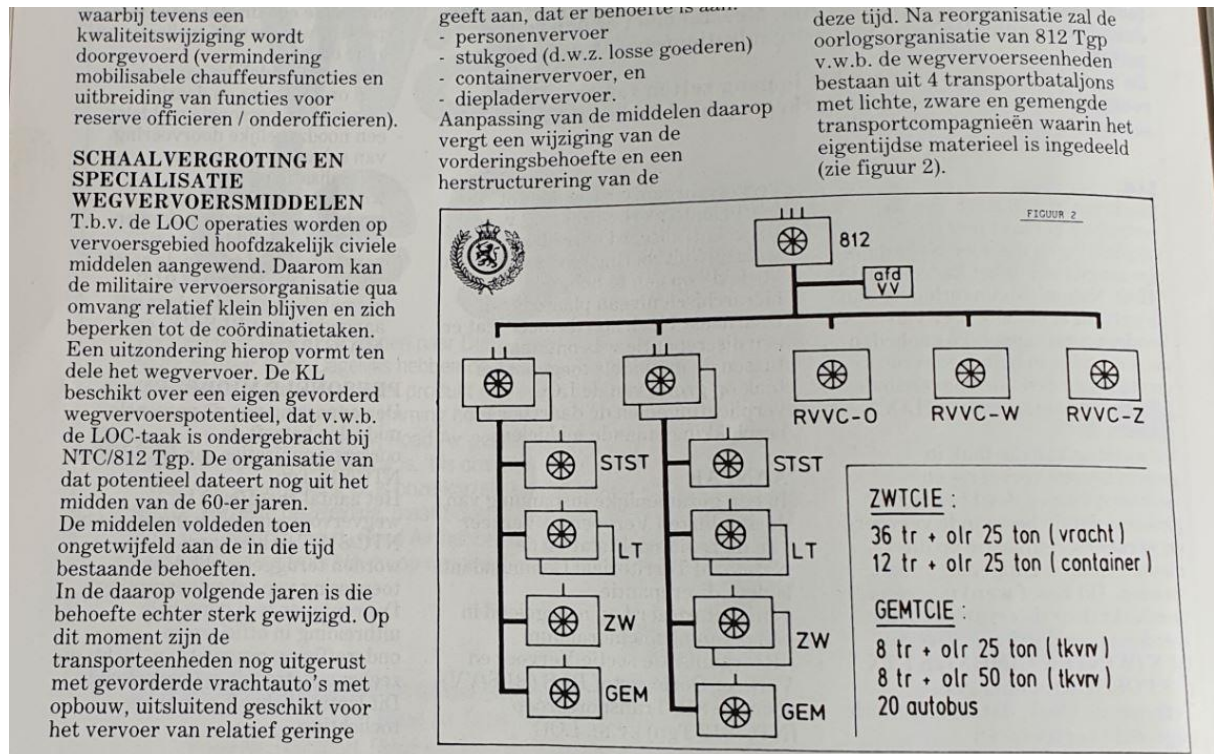
1959:	820 Tbat 829 Zwtcie * 832 Zwtcie (BOS) - 1 peloton* * gaan in 1959 reeds over naar C 1 Lk (104 Tgp)
1959:	829 Zwtcie (Vught) naar C 1 Lk onder 104 Tgp (incl. 1 pel 832 Zwtcie BOS)
1960:	814 Tbat, 815 Tbat, 816 Tbat, 817 Tbat, 818 Tbat, 819 Tbat (mobilisabel) 826 Zwtcie, 827 Zwtcie, 839 Zwtcie en 832 Zwtcie (mobilisabel)
1967:	820 Tbat opgeheven; 49 Lttcie gaat over naar 105 Tbat te Nunspeet, 50 Lttcie wordt mobilisabel, 51 Lttcie opgeheven . 52 Lttcie gaat over naar OCAAT Tilburg.
1975:	820 Tbat wordt mobilisabel gesteld



1975: Vervoers- en Verkeersleiding en transportsteun Nationale Sector.

1975: TVC's: O (zie 810 Tgp), Z (811 Tgp) en W (812 Tgp) komen onder 812 Tgp, en gaan vervolgens over in NLC.

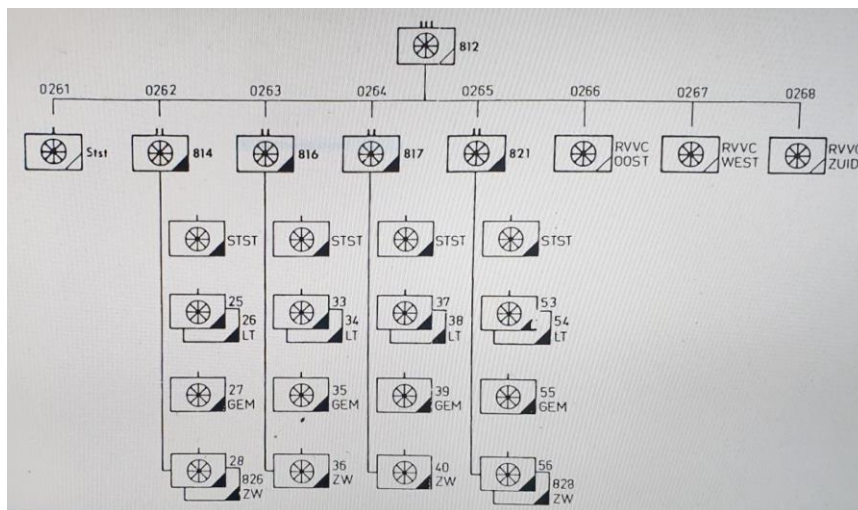
1988: Planning herstructurering 812 Tgp



Plan reorganisatie 812 Tgp, 1988, parate onderdelen wegtransport, (NNA 88-02)

1991: Op 07 maart 1991 verscheen de Defensienota 1991 waarin het nieuwe defensieplan werd gepresenteerd aan de Tweede Kamer. De muur was gevallen, Duitsland was herenigd, het Warschaupact was ineengestort. De Koude Oorlog kon, in elk geval voorlopig, als beëindigd te worden beschouwd. Een nieuwe situatie zou vragen om een kleinere krijgsmacht met nadruk op meer flexibiliteit, mobiliteit en efficiëntere interoperabiliteit. De vraag naar wegtransport zou duidelijk blijven, maar aan het zelfstandig voortbestaan van het Regiment AAT zou zeker een einde komen. Dat gebeurde ook. In 2000!

1992: Afdeling Verkeer en Vervoer van de Landmachtstaf gaat naar staf 812 Tgp en de drie TVC'n werden omgedoopt in RVVC'n.



Organogram 812 Tgp, Situatie ca. 1990 - 1992

FUNCTIEBESCHRIJVINGEN 812 TRANSPORTGROEP	
Plu-C (D)	Res Lkol Willem, C.J.
Weg 1/4	Res Kapel, A.B.
Weg 2/3	Res Schenkers, H.M.
Weg 4/5/6/7/8/9/10/11/12/13/14/15/16/17/18/19/20/21/22/23/24/25/26/27/28/29/30/31/32/33/34/35/36/37/38/39/40/41/42/43/44/45/46/47/48/49/50/51/52/53/54/55/56/57/58/59/60/61/62/63/64/65/66/67/68/69/70/71/72/73/74/75/76/77/78/79/80/81/82/83/84/85/86/87/88/89/90/91/92/93/94/95/96/97/98/99/100/101/102/103/104/105/106/107/108/109/110/111/112/113/114/115/116/117/118/119/120/121/122/123/124/125/126/127/128/129/130/131/132/133/134/135/136/137/138/139/140/141/142/143/144/145/146/147/148/149/150/151/152/153/154/155/156/157/158/159/160/161/162/163/164/165/166/167/168/169/170/171/172/173/174/175/176/177/178/179/180/181/182/183/184/185/186/187/188/189/190/191/192/193/194/195/196/197/198/199/200/201/202/203/204/205/206/207/208/209/210/211/212/213/214/215/216/217/218/219/220/221/222/223/224/225/226/227/228/229/230/231/232/233/234/235/236/237/238/239/240/241/242/243/244/245/246/247/248/249/250/251/252/253/254/255/256/257/258/259/260/261/262/263/264/265/266/267/268/269/270/271/272/273/274/275/276/277/278/279/280/281/282/283/284/285/286/287/288/289/290/291/292/293/294/295/296/297/298/299/300/301/302/303/304/305/306/307/308/309/310/311/312/313/314/315/316/317/318/319/320/321/322/323/324/325/326/327/328/329/330/331/332/333/334/335/336/337/338/339/340/341/342/343/344/345/346/347/348/349/350/351/352/353/354/355/356/357/358/359/360/361/362/363/364/365/366/367/368/369/370/371/372/373/374/375/376/377/378/379/380/381/382/383/384/385/386/387/388/389/390/391/392/393/394/395/396/397/398/399/400/401/402/403/404/405/406/407/408/409/410/411/412/413/414/415/416/417/418/419/420/421/422/423/424/425/426/427/428/429/430/431/432/433/434/435/436/437/438/439/440/441/442/443/444/445/446/447/448/449/450/451/452/453/454/455/456/457/458/459/460/461/462/463/464/465/466/467/468/469/470/471/472/473/474/475/476/477/478/479/480/481/482/483/484/485/486/487/488/489/490/491/492/493/494/495/496/497/498/499/500/501/502/503/504/505/506/507/508/509/510/511/512/513/514/515/516/517/518/519/520/521/522/523/524/525/526/527/528/529/530/531/532/533/534/535/536/537/538/539/540/541/542/543/544/545/546/547/548/549/550/551/552/553/554/555/556/557/558/559/560/561/562/563/564/565/566/567/568/569/570/571/572/573/574/575/576/577/578/579/580/581/582/583/584/585/586/587/588/589/590/591/592/593/594/595/596/597/598/599/600/601/602/603/604/605/606/607/608/609/610/611/612/613/614/615/616/617/618/619/620/621/622/623/624/625/626/627/628/629/630/631/632/633/634/635/636/637/638/639/640/641/642/643/644/645/646/647/648/649/650/651/652/653/654/655/656/657/658/659/660/661/662/663/664/665/666/667/668/669/670/671/672/673/674/675/676/677/678/679/680/681/682/683/684/685/686/687/688/689/690/691/692/693/694/695/696/697/698/699/700/701/702/703/704/705/706/707/708/709/710/711/712/713/714/715/716/717/718/719/720/721/722/723/724/725/726/727/728/729/730/731/732/733/734/735/736/737/738/739/740/741/742/743/744/745/746/747/748/749/750/751/752/753/754/755/756/757/758/759/760/761/762/763/764/765/766/767/768/769/770/771/772/773/774/775/776/777/778/779/780/781/782/783/784/785/786/787/788/789/790/791/792/793/794/795/796/797/798/799/800/801/802/803/804/805/806/807/808/809/810/811/812/813/814/815/816/817/818/819/820/821/822/823/824/825/826/827/828/829/830/831/832/833/834/835/836/837/838/839/840/841/842/843/844/845/846/847/848/849/850/851/852/853/854/855/856/857/858/859/860/861/862/863/864/865/866/867/868/869/870/871/872/873/874/875/876/877/878/879/880/881/882/883/884/885/886/887/888/889/890/891/892/893/894/895/896/897/898/899/900/901/902/903/904/905/906/907/908/909/910/911/912/913/914/915/916/917/918/919/920/921/922/923/924/925/926/927/928/929/930/931/932/933/934/935/936/937/938/939/940/941/942/943/944/945/946/947/948/949/950/951/952/953/954/955/956/957/958/959/960/961/962/963/964/965/966/967/968/969/970/971/972/973/974/975/976/977/978/979/980/981/982/983/984/985/986/987/988/989/990/991/992/993/994/995/996/997/998/999/1000	

1995: 810 Tgp en 812 Tgp worden opgeheven en worden vervangen door de Landelijke Vervoers- en Verkeers Organisatie (LVVO)

Waarna, volledigheidshalve, nog kan worden aangegeven dat de volgende reorganisaties en veranderingen plaats vinden:

1996: 840 Zwtcie wordt opgeheven, waarbij een klein detachement wordt ondergebracht bij RVVC West.

1996: LVVO (samen met Marine Vervoersdienst en Motortransportgroep KLu) gaan over naar DVVO.

1998: In een studie voor een nieuwe Verkeers-Vervoers opzet ontstaat een geheel nieuw concept (DVVO, NATCO en NSC) met, vwb. Wegtransport, andere voertuigen (al of niet gevorderd) en beladingen: trekkers/opleggers, containervervoer, tankauto's en bussen. De lichte Tcien verdwijnen en worden vervangen door Zware Tcien met een geheel nieuwe indeling en nummering.

2000: NB: In het kader van anders, (en rationeler) denken past dan ook dat de Regimenten Intendance en AAT worden samengevoegd tot het Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen. De Koude Oorlog dreiging is weg. Een fascinerende AAT periode van 5 decennia is daarmee dan geschiedenis.

0584-36

Commandant 812 Transportgroep

Op 23 april 1991 is door mij Drs. G.K.H. Hes, Kolonel der Aan- en Afvoer Troepen, Commandant 812 Transportgroep

Toegekend een

TEVREDENHEIDSBETUIGING

Aan

Commandant en personeel van de RVVC-WEST

Wegens

De uitmuntende wijze waarop tijdens de operatie DEFORGER gedurende bijna 4 maanden steun is verleend.

Deze steun bestond uit het uitbrengen van Havenvervoersdetachementen, Verkeersdetachementen, Liaisongroepen en het leveren van vervoersteun.

De professionele en enthousiaste wijze van uitvoering werd door de Amerikanen getuige de vele dankbetuigingen zeer gewaardeerd.

Buiten de steun aan DEFORGER werd de normale taakuitvoering blijvend op een goede tot zeer goede wijze uitgevoerd.

De toekenning gaat gepaard met een geldelijke beloning van f 800,-, dat ten behoeve van een gezamenlijke activiteit besteed dient te worden.

DE COMMANDANT 812 TRANSPORTGROEP

Drs. G.K.H. Hes
Kolonel

Er gebeurde veel, en kennelijk naar tevredenheid.

Lijndienst/Vervoerslijndienst (vanaf 1972)

In de opbouwfase van de krijgsmacht na de tweede wereldoorlog, toen onderdelen van de krijgsmacht nog niet over eigen transportmiddelen beschikten konden deze voor transport van personeel en materialen terugvallen op de z.g. Garnizoensgarages. Die beschikten wel over min of meer passende transportmiddelen. Vrachtauto's, maar ook personenauto's en motorfietsen. De samenstellingen van transportmiddelen was afhankelijk van de behoeften. Den Haag, (en later ook TBW) met veel staven en buitenlandse bezoekers, was de belangrijkste, en kreeg ook de meeste publieke aandacht. Rond 1955 beschikte de Haagse garage over ongeveer 300 vtgn, de meesten personenauto's met een KP registratie. Verder beschikte die garage toen ook over een eigen rijsschool voor de opleiding van officieren voor een militair rijbewijs. De chauffeurs van de garnizoensgarages waren, hoofdzakelijk, AAT'ers. Meestal beroepsmilitairen met de rang van korporaal eerste klas, en voor hogere stafofficieren met de rang van sergeant. Ze werden aangevuld (geschat ca. 20%) met burger chauffeurs, afhankelijk van tijd, plaats en behoeften.



Uit Legerkoerier, november 1952

Later, toen eenheden zelf meer en meer eigen voertuigen kregen, meestal 1 of 3 tonners, werden die, gemakshalve, ook ingezet voor andere doeleinden dan waarvoor ze organiek ingedeeld waren. Gemakkelijk was dat wel, efficiënt meestal niet. Binnen de landmacht vond zonder coördinatie veel wegverkeer, vervoer van personen, goederen en materieel, plaats. Samenwerking met de Koninklijke Luchtmacht en Koninklijke Marine was er op dat gebied al helemaal niet!

In 1965 krijgt de Inspecteur van het Vervoerswezen de taak het vervoer binnen Defensie te rationaliseren. Doel: het efficiënter gebruik van transportcapaciteit tussen landmachtonderdelen. Vanaf 1969 ontstonden voor de Koninklijke Landmacht de eerste z.g. lijndiensten, waarbij op geregelde tijden vtgn een vaste route reden. In 1968 werd begonnen met een proef in het gebied van TBO, onder “dirigerende leiding” van C 810 Tgp. Vanaf 1972 werden gaandeweg de garnizoensgarages opgeheven, waarbij personeel en materiaal onder

één noemer werd gebracht: de Territoriale Vervoerscompagnie Oost (TVCO). Naar het voorbeeld, en gebruikmakend van de ervaringen binnen TBO, werden ook binnen TBW en TBZ lijndiensten gestart. Ook weer onder leiding van de Majoor A.J. van de Belt, die als Hoofd Vervoer TBO al vanaf begin jaren 60 over rationalisering van het militair vervoer had meegedacht. Vervolgens ontwikkelde de lijndienst zich tot een landelijk netwerk van vervoersdiensten met een eigen dienstregeling en vaste knooppunten en verdeelstations, met moderne laad- en los faciliteiten/apparatuur.

Voor de AAT werd de lijndienst een belangrijk kantelpunt: zelf meedenkend en rationeel organiserend en acterend ontwikkelde de AAT zich hier van een uitsluitend uitvoerende organisatie tot, binnen de lijndienst, een vast onderdeel van het bevoorradingsstelsel. Met een eigen verantwoordelijkheid voor organisatie en planning van uit te voeren vervoersdiensten. De voordelen van het lijndienststelsel waren evident. Het werkte sneller, efficiënter en uiteindelijk veel goedkoper in vergelijking met de oude situatie.



***Dertig chauffeurs van Haagse
garnizoensgarage reden jarenlang schadevrij***

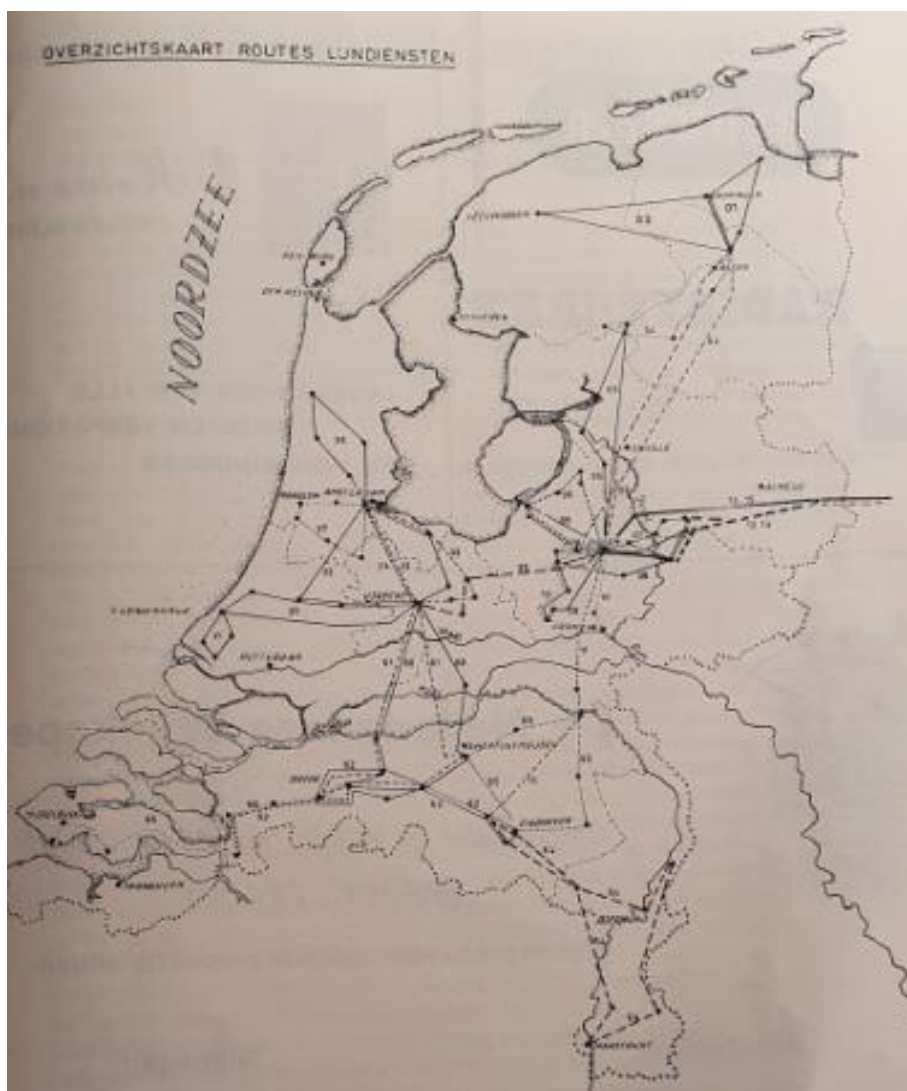
*Uit Legerkoerier november
1965*

In 1972 ontstonden de Territoriale Vervoers Cien (TVC'n), gevestigd in Den Haag, Breda en Apeldoorn (vanaf 1975 Teuge). De TVC'n werden in 1988 omgevormd tot 3 Regionale Vervoers- en Verkeerscommando's (RVVC's), resp. West, Oost en Zuid. Toen rond 1976 de Territoriale Commando's werden opgeheven kwamen de TVC'n onder bevel van C 812 Tgp.

Ondertussen initieerde in 1971 de Lkol S.A. van Hemert van de Luchtmachtstaf, voorzitter van de Werkgroep Vervoerslijndiensten samenwerking tussen alle lijndiensten van alle drie krijgsmachtsonderdelen. De Luchtmacht en de Marine hadden zelf al veel eerder dan de landmacht eigen lijndiensten. Die nieuwe samenwerking resulteerde daarbij ook, in 1972, in een nieuwe naam: Vervoerslijndienst. Hoofd van het Bureau Rationalisatie Militair Vervoer was toen, nog steeds, de Majoor AAT A.J. van de Belt, 810 Tgp, Boreel Kazerne, Deventer.

In 1977 wordt het Geïntegreerd Stelsel Vrachtwervoer Lijndienst (GSVL) zoals opgesteld door het Bureau Wegvervoer van het Verkeers- en Vervoerscoördinatiecentrum van kracht. In 1993 wordt door C 812 Tgp het Multi Service Stelsel Vervoers Lijndiensten (MSSVL) ingesteld, waarin alle lijndiensten van alle krijgsmachtdelen worden samengevoegd. Het hoofd van de sectie Vervoer van 812 Tgp krijgt de leiding. Het MSSVL gaat in 1996 over naar

de DVVO. Vanaf dat moment werkt men met een Landelijk Distributie Centrum (LADC), meerdere Regionale Distributie Centra (RDCa) en lokale Distributie Centra (LDCa), verspreid over lijn dienstregio's. In de jaren daarna wordt steeds verder gespecialiseerd en geprofessionaliseerd. De aard van de goederen, nieuwe wettelijke eisen, vooral voor transport van wapens en explosieven, en behoefteveranderingen vragen daarom. Binnen 24 uur, (voor Vlieland 48 uur), worden aangeboden goederen binnen Nederland afgeleverd. Voor in Duitsland gelegerde eenheden geldt een aflevertermijn van 36 uur. Voor eenheden uitgezonden onder het UNPROFOR programma worden speciale lijndiensten opgezet en uitgevoerd.



*Lijndienst Routekaart
1969*

De lijndiensten gebruikten in de loop der jaren een verscheidenheid aan vrachtauto's. Aanvankelijk met wat toen beschikbaar was uit standaard militaire DAF voertuigen. Later aangevuld met meer gespecialiseerde, afhankelijk van de te vervoeren ladingen. Omdat de lijndiensten niet bedoeld waren voor specifiek militaire doeleinden werd bij het aanschaffen van nieuw materieel steeds vaker vooral gekeken naar voor het doel meest geschikte en aangepaste civiele voertuigen, al of niet in militair standaardgroen, maar ook goedkoper en gebruik en onderhoud. (Maar ook altijd met veel meer comfort voor de chauffeurs!). De lijndiensten werden aanvankelijk alleen gereden door AAT chauffeurs, maar later werden ook burger chauffeurs ingezet. Om twee redenen: in de eerste plaats werd het bestand van beroepsmilitair-chauffeur-korporaal-I niet meer aangevuld. Verder noodzaakte het gebruik

van steeds grotere en meer geavanceerde voertuigen, aangepast aan een steeds breder aanbod van specifieke lading het gebruik van speciaal opgeleid en gekwalificeerd personeel. Wat het eenvoudiger maakte dat personeel in de civiele sector te zoeken.

NB: Per 01 mei 1996 werden de vervoersdiensten van alle krijgsmacht onderdelen samengevoegd in de Defensie Verkeers- en Vervoersorganisatie (DVVO). Direct daarna werd het voertuigenpark sterk uitgebreid, gemoderniseerd en ook aangevuld met bussen, grote en kleine, bestelauto's en personenauto's. Dat valt echter buiten het kader van dit onderzoek.

Voertuigen waarmee de lijndiensten gereden werden:

Eerste jaren: (proefperiode TBO): DAF YT 514 trekker 5 ton, 4 x 4, 1960, met DAF YTT 1004, 10 ton, oplegger. Daarna: DAF YT 514 trekker met DAF YAA 612, 6 ton, oplegger.



DAF YA 514 trekker met
DAF YTT 1004 oplegger.

TVC periode:	1972	als boven
	1978	DAF FM 1600 DF 6 tons vau DAF FAS 2000 DHB 10 tons vau
	1983	Floor 7,5 tons aanhangwagens voor DAF FAS 2000 trekkers
RVVC periode:	1988	Mercedes Benz 811D/37
		DAF FA 1900 DNS 60 kN vau met elektrische laadklep
		Scania P92M 100 kN vau met hydraulische laadklep
		DAF FT 2500 DHS 100 kN trekkers met 2-assige 200 kN opleggers Groenewegen.



TVC (TBO) Teuge, overslagplaats Lijndienst transportsysteem, ca. 1980

- RVVC periode:
- 1992 speciaal voor inzet transport Joegoslavië: (wit gespoten)
 - Scania R113 MA, 120 kN trekker
 - Scania P93ML, 100 kN vau (foto)
 - 1995 Mercedes Benz 2631L, 140 kN vau met hydraulische laadklep (waarvan 5 in witte UN uitvoering)
 - DAF FT CF 85.330, 115 kN trekkers
 - Mercedes Benz 609D, 20 kN (voor munitie transporten)
 - DAF FAR 2700 HS Ati, 100 kN (voor munitie transporten)



Scania P93ML 100 kN, in UN uitvoering voor vredesmissies.



*Scania P92M 100 kN,
Lijndienst
1988*



*DAF FT 2500 DHS trekker,
met Groenewegen 200 kN
oplegger, lijndienst, 1990
(met 812 Tgp onderdeel-
aanduiding).*



*DAF FM1600 DF 420, 6
ton, 4 x 2, 1978, TVC
Lijndienst.*



DAF FAS 2000, DHS452, 10 ton, 6 x 2, 1978, met aanhanger, TVC Lijndienst.



*Mercedes Benz Ecovan
811D-37, 35 kN, 4 x 2,
RVCC Lijndienst, 812 Tgp,
1987*

Humanitaire transportactiviteiten

Indien door bijzondere, onverwachte, omstandigheden plotseling direct beschikbare transport capaciteit gevraagd wordt vaak al snel naar de krijgsmacht gekeken voor directe hulp. Zeker in de 50er en 60er jaren, toen transport capaciteit nog schaars was. De AAT kwam dan al snel als eerste in beeld. En deed dan graag mee, nationaal maar ook internationaal, met, voor toen, modern materieel. En met ook nog uiterst gemotiveerd personeel. Veel gegevens daarover zijn verloren gegaan maar het bleek toch nog mogelijk enkele saillante hulpacties in de archieven te kunnen vinden en hier te vermelden:

1953

Februari, watersnoodramp in Zuid West Nederland



*AAT'ers in voor hen
ongebruikelijke voertuigen
in Zierikzee.*

Voor het (water-) transport van mensen, vee, goederen en het bergen van kadavers werden vooral op Schouwen-Duiveland van het Amerikaans leger in Duitsland geleende DUKW's (amfibische GMC's) ingezet. Daartoe worden 30 chauffeurs van het RAAT omgeschoold en beschikbaar gesteld. Het tijdelijke hoofdkwartier van deze speciaal gevormde eenheid, onder leiding van de Elnt G.P. Bol, was gevestigd in Steenberg.

Ook 111 Tbat, op herhaling, werd ingezet om hulp te verlenen in ondergelopen gebieden.

1955

Tijdens de staking van chauffeurs van het Gemeentelijk Vervoersbedrijf van Amsterdam bleven veel bussen en voertuigen van de reinigingsdienst wel rijden, maar dan bemand met AAT chauffeurs, veelal oud-Indiëgangers, van 113 Tbat uit Haarlem. Het busvervoer was voor passagiers in die periode gratis. De AAT chauffeurs profiteerden daarvan. Met op het dashboard een schoteltje, beginnend met één gulden, enkele kwartjes en meerdere dubbeltjes en voor elke passagier een vriendelijke begroeting met een "hartelijk dank Mevrouw/Meneer". Het bleek lucratief!

1959

Najaar: Met na een extreem droge zomer een totale misoogst van (winter-) veevoer in Oost-Nederland, en in West-Nederland een overschot aan vooral loof van gekopte suikerbieten, werd veel militair transport, ook van andere legeronderdelen dan de AAT, ingezet voor het vervoer. 113/820 Tbat uit Haarlem beet de spits af. Ook 102 Tbat en 112 Tbat van 104 Tgp deden mee. De "Operatie Bietenloof" duurde meerdere weken.



Blijk van waardering van drie landbouworganisaties, 1959.

1960

Voor transporthulp na wateroverlast in de regio Brummen-Voorst/Gelderland, werd 105 Tbat ingeschakeld.

Voor transporthulp bij overstromingen in de regio Tuindorp-Oostzaan/Noord Holland werd 820 Tbat ingeschakeld.

1963

Een zeer strenge winter maakte vervoer over water onmogelijk, problematisch voor brandstoffen en chemicaliën voorzieningen, ook voor de industrie. Regionaal ontstond een tekort aan huisbrandolie. 829 Zwtcie uit de Lunetten Kazerne te Vught werd met 18 x 10 ton tankauto's BOS ingezet en voldeed wekenlang aan de vraag uit Nederland, maar ook vanuit Duitsland. Commandant van 829 Zwtcie was in die tijd de kapitein J.A. Lupker.

Voor vervoer van extra benodigd vogelvoer om dezelfde reden werd 820 Tbat ingeschakeld.

1965

Het transport bij het verhuizen van een ziekenhuis in Doetinchem werd in het kader van de operatie "Goodwill" door 108 Lttcie (van 105 Tbat) met 15 x 3 ton verzorgd, samen met 12 ziekenauto's van 177 Ziekenauto Compagnie (ZAUcie) van 103 Geneeskundig bataljon van 1 Lk.

1966

Van 01.09 – ca. 15.09 reed 3 x 3 ton van 108 Lttcie, (van 105 Tbat), tussen Groningen en Roden. Het overbodige kinderpaviljoen van het oude, verplaatste, Diaconessenhuis van Groningen, zou, op kosten van sponsors, afgebroken en herbouwd worden op een terrein van de Groninger Jeugdraad in Roden. Dit ten behoeve van gehandicapte kinderen. Voor het transport was geen geld meer. Op verzoek van de garnizoenscommandant van Groningen leverde de AAT gratis transportcapaciteit, gereden door zeer gemotiveerde dienstplichtige chauffeurs).

1974

Na een humanitaire ramp in Sudan met hongersnood als gevolg werd voor het transport van levensmiddelen ook de AAT gebruikt. Dit als onderdeel van een VN Rampenbrigade, uitgevoerd met 20 x 3 ton van 108 Lttcie uit Haarlem, voor dat doel ondergebracht bij 105 Tbat, gelegerd in Nunspeet. Het uitzenden van dienstplichtig personeel was mogelijk, omdat dat personeel al bij plaatsing had aangegeven geen bezwaar tegen uitzending te hebben. Commandant van de uitgezonden eenheid was destijds de Maj J.A. Helmholt.

In november 1974 verleende 105 Tbat hulp bij het oogsten en afvoeren van geoogste landbouw producten na wateroverlast in Zeeland en West Nederland.

1992 - 1995

In het kader van de United Nations Protection Force (UNPROFOR) vredesmissie namen enkele stafleden en transport eenheden van 105 Tbat deel aan het VN NL/BE Tbat in Bosnië. Het bataljon verzorgde daar voornamelijk voedseltransporten.



1993

In december 1993 werd, naast andere onderdelen van de KL, deelgenomen aan de operatie "Wassend Water" bij overstromingen in Zuid-Limburg. Deelnemende AAT onderdelen: 112 Gemengd Zware Transport Compagnie, en 812 Tgp (RVVC'n) Oost, West en Zuid.

Gebruikte afkortingen en codes

N.B.: Afkortingen zoals in gebruik in 2021;
In voorgaande periodes kunnen sommige afkortingen in detail afwijken.

AAT	Aan- en Afvoertroepen
ALK	Autolaadkraan
AvB	Aanvullingsbataljon
avp	aanvangspunt
Avplbat	Aanvullingsplaatsbataljon
BaC	Basis Commando
BAOR	British Army on the Rhine
BC	Bataljonscommandant
bd	Buiten dienst
BDM	Brandstofdistributiemiddel; 3.000 liter brandstof tank, verladen per 4 tonner
BLS	Bevelhebber der Landstrijdkrachten
BGB&T	Bureau Geschiedschrijving Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen
Brig Tnbat	Brigadetreinenbataljon
BTC	Brigade Transport Compagnie; Tcien die in de 60er jaren toegevoegd waren aan de Pantser Infanterie Brigades van resp. 1 en 4 Div.
BTM	Bulk Transport Middel, tankers voor vloeibare lading
C	Commandant
C 60 L	Type aanduiding voor Chevrolet ("dump") vrachtauto, 3 ton, 4 x 4, ex WO II, C=Canadian, 60= 60 Cwt=3 ton, L=long = lange laadbak
C – 1 Lk	Commandant Eerste Legerkorps
C – RAAT	Commandant Regiment Aan en Afvoer Troepen (AAT)
C-AT C3V	nog onbekend, zoektochten naar betekenis leverden helaas niets op
CC	Compagniescommandant
CEPS	Central Europe Pipeline System
C-Instrcie	C-Instructie (OCAAT 1987)
CO	Commandant Onderhoudsgroep (AAT)
COAL	Commando Opleidingen en Aanvullingen Landmacht
CoHhon	Commando Herhalingsoefeningen
COKL	Commando Opleidingen Koninklijke Landmacht
COL	Commando Opleidingen Landmacht personeel
DICO	Defensie Interservice Commando
DOSCO	Defensie Ondersteunings Commando
Dpl	Dienstplicht / Dienstplichtige
DRC	Detachment Reserve Chauffeurs
DT	Dagelijks tenue
DVVC	Defensie Vervoer en Verkeer Commando
EInt	Eerste luitenant
ept	eindpunt

F 60 L	Type aanduiding voor Ford ("dump") vrachtauto, 3 ton, 4 x 4, ex WO II, F=Ford, 6= 60 Cwt=3 ton, L=long=lange laadbak
FCZ	Forward Combat Zone, aan Legerkorps toegewezen operatiegebied
FSTS	Forward Storage Site
Gemzwctie	Gemengd Zware Transportcompagnie
Ggp (ggp)	Gevechtsgroep
GMC	General Motors Company, (o.a. type CCKW 353, 2,5 ton, 6x6)
Gen	Genie
Gnbat	Geniebataljon
Gnkd	Geneeskundige dienst
GP	Gedeeltelijk paraat
HAW	Hoofd Aanvoer Weg
HIAB	Hydrauliska Industri A.B.: Zweedse fabrikant van o.m. laad/los systemen opgebouwd op vrachtauto's. Merknaam werd soortnaam voor staus van KL.
HNS	Host Nation Support
KMD	Korps Motor Dienst (voorloper van AAT)
KI I	Levensmiddelen
KI II en IV	PSU en specifieke materialen Genie, GnK, TD en Vbd
KL III	Brandstoffen en olie/vetten
KI V	Munitie
KMS	Koninklijke Militaire School (onderofficieren ((beroeps))
kN	Kilo Newton = 0,1 ton gewicht
Kol	Kolonel
KVV	Kort Verband Vrijwilliger
LADC	Landelijk Distributie Centrum
Laro	Landrover, lichte vrachtauto, 0,5 ton, 4 x 4
LDCa	Lokale Distributie Centrale
Lkol	Luitenant Kolonel
Lkvzgbat	Legerkorpsverzorgingsbataljon
LLC	Legerkorps Logistiek Commando
LLSD	Legerkorps Logistiek Staf Detachement
Logpel	Logistiek peloton
Lttcie	Lichte Transportcompagnie
LUA	Luchtdoelartillerie
M	Mobilisabel
Maj	Majoor
MHQ	Movement Head Quarters
Mob	Mobilisabel
MKO	Mobilisatie Kader Oefening
MSR	Main Supply Road – Hoofd Aanvoer Weg
MTO(O)	Motor Transport Onderofficier/Officier
Mzwctie	Middel Zware Transportcompagnie

NAVO	Noord Atlantische Verdrags Organisatie
NATO	North Atlantic Treaty Organisation
NATCO	Nationaal Commando
Natres	Nationale reserve
NBC	Nucleaire Biologisch Chemische (oorlogsvoering)
NL/BE Tbat	Transportbataljon samengesteld uit Nederlandse en Belgische transporteenheden
NLC	Nationaal Logistiek Commando
NLSC	Nederlands Logistiek Steun Commando, of, National Logistic Support Command
NNA	Nil Nobis Absurdum (Niets is ons te dol), credo AAT ook de naam van het verenigingsblad van de VAATO
NTB	Nationaal/Nederlands Territoriaal Bevelhebber
NTC	Nationaal Territoriaal Commando
ob	onder bevel (van)
O + S	Olie en Smeermiddelen
OCAAT	Opleidingscentrum AAT (1967 - 1970) (SRO –school reserve officieren – en KS - kaderschool) * <i>NB: * vallen in 1970-1971 onder CAAT</i>
OCTD	Opleidings Centrum Technische Dienst.
OCVVR	Opleidings Centrum Verkeer Vervoer Rijopleidingen
OHgr	Onderhoudsgroep
Oob	onder operationeel bevel (van)
OOM	Officier Onderhoud Motorvoertuigen (AAT) Opzichter Onderhoud Motorvoertuigen (AAT)
Olr	Oplegger
OSK	Ondersteunings Strijdkrachten
P	Paraat
Pabrig	Pantserbrigade
Painfbrig	Pantserinfanteriebrigade
Paucie	Personenautocompagnie.
PC	Pelotonscommandant
PSU	Persoonlijke Standaard Uitrusting
RAAT	Regiment Aan- en Afvoer Troepen
RCZ	Rear combat zone = Legerkorps Achtergebied
RDCa	Regionale Distributie Centra
res	reserve
RIBOCAAT	Rij- instructiebataljon Opleidingscentrum AAT
RSK	Reserve Strijdkrachten Rijkschool Keizersveer
RST	Rijkschool Tilburg
RVS	Rijn Verkeers Staf
RVVC	Regionale Verkeers- en Vervoers Compagnieën
Saceur	Supreme Allied Commander Europe
SLEM	Standaard laadeenheid munitie (gepalletiseerd)
SOCAAT	School OCAAT

SRO	School reserve officieren
Stau	Steenauto, (gevorderde-) civiele oplegger zwaar transport, met eigen laad-los inrichting
SVVR	School Verkeer Vervoer Rijopleidingen
T 60 L	Type aanduiding voor Dodge vrachtauto, 3 ton, 4 x 2, ex WO II T=Dodge, 60=Cwt=3 ton, L=long=lange laadbak.
TBO	Territoriaal Bevelhebber Oost Nederland
TInt	Tweede luitenant
Tr/olr	Trekker oplegger combinatie
TBW	Territoriaal Bevelhebber West Nederland
TBZ	Territoriaal Bevelhebber Zuid Nederland
TD	Technische dienst
Tr	Trekker
TVC	Territoriaal Vervoers Compagnie/Commando
TVCO	Territoriale Vervoerscompagnie Oost (lijndienst (Teuge))
UNPROFOR	United Nations Protection Force
VALK	Verrijdbare autolaadkraan
VAATO	Vereniging AAT Officieren
Vau	Vrachtauto
Vbd	Verbindingsdienst
Vdpl	Verdeelplaats
VN	Verenigde Naties
VTd (vtd)	Verplegings- en Transport Dienst
ZAUcie	Ziekenauto compagnie.
Zwtcie	Zware Transport Compagnie
Zwtcie BOS	Zware Transport Compagnie, Benzine, Olie en Smeermiddelen

Status codes

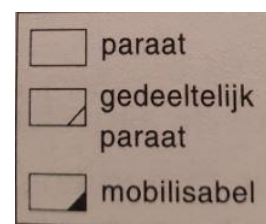
(planning 1963 – vermoedelijk):

(zie ook organogrammen algemeen)

GP Gedeeltelijk paraat

M Mobilisabel

P Paraat



Codes in organogrammen

Telegram coderingen voor mobilisabele onderdelen:

op basis waarvan de Nederlandse overheid acteert aan de hand van het NAVO Alert System:

Simple Alert en Reinforced Alert:

N Zo snel mogelijk voor verwacht NAVO Simple Alert

P Direct na NAVO Simple Alert

R Indien tussen telegrammen N en P enige tijd verloopt

Q Zo snel als technisch mogelijk is na telegram P

B Als NAVO de Nederlandse Regering vraagt in te stemmen met hun Reinforced Alert

C Zo snel als technisch mogelijk is na uitgifte telegram B

Codes voor krijgsmacht onderdelen waaraan de AAT haar diensten verleent:

1 Lk	Eerste Nederlandse Legerkorps
Div	Divisie: Grote gevechtseenheid binnen 1 LK
Ggp/ggp	Kleinere zelfstandige samengestelde eenheid, als overgangsfase naar Brigade
Brig	Kleinere zelfstandig opererende samengestelde gevechtsgroep binnen 1 LK

Codes voor wielvoertuigen classificaties, voor tactisch/niet-tactisch gebruik:
(samengestelde wielcombinaties gelden als 1 wiel)

4 x 2	4 wielen, waarvan 2 aangedreven
4 x 4	4 wielen, waarvan 4 aangedreven
6 x 6	6 wielen, waarvan 6 aangedreven
etc	

Bronnen

Archief Bureau Geschiedschrijving Regiment Bevoorraders- en Transporttroepen (BGB&T)
Archief Museum Technische Dienst
Archief Genie Museum Vught, Persoonlijk archief van de (toenmalig –1983)
C 11 Gbat, de Lkol F.L. Hogenbirk.

Boek: Op Herhaling, uitgave NIMH, Den Haag, 2006
Boek: In dienst van de Troep; NIMH - 2008
Boek: Met de Blik naar het Oosten, uitgave NIMH – 1994
Boek: Wiel en Rups, uitgave NIMH – 2020
Boek: Onderscheidingstekens 1946 – 2020, John Mohnen, 2020
Boek: The Story of the RASC and RCT (1945-1982), ISBN 0 436 506606 8, 1984
Boek: Moving Mountains, Lt General William G. Pagonis, Harvard Business School Press, ISBN 0-87584-360-3, 1992
Boek: De dikke DAF-Familie, uitgeverij De Alk BV, Alkmaar – 2012

Studie: AAT – Zwaar transport,
Reünie uitgave 829/832 Zwitc, 2018, Lkol bd Piet IJntema

Verenigingsblad VAATO: NNA
Verenigingsblad De Onderofficier, 21^e jaargang, November 1983

Website: www.baor-locations.org,
(informatie/contacten-uitwisseling oud werknemers van BAOR)
Website: Vereniging Dienstplicht Koude Oorlog

Eigen archief van de schrijver.

Fotoverantwoording:

Alle in dit document gebruikte foto's zijn overgenomen uit bovenvermelde bronnen of, in een heel enkel geval, uit voor publiek toegankelijke internetbronnen.

Conclusie

Het begon met een simpele vraag, ook van mijzelf; hoe zat het eigenlijk met de AAT en de opbouw daarvan, gedurende de koude oorlog periode. Dat er, in geval van calamiteiten, veel wegtransport nodig zou zijn was duidelijk. Dat er hard aan gewerkt werd om de transport-capaciteit te vergroten was ook duidelijk. Dat 810 Tgp ob TBO, als toeleverancier van 1 Lk met een zich naar het Oosten verplaatsend actiegebied daarbij extra aandacht kreeg was logisch en helder. Maar hoe precies? Ook commandanten kregen alleen het aller-noodzakelijkste te horen. Geheimhouding werd sterk gepraktiseerd; moeilijke vragen werden niet altijd op prijs gesteld. En na die periode, en de opheffing van 810 Tgp, en ongetwijfeld ook andere Tgpn, werden archieven vernietigd. Op basis van goede argumenten, maar niet direct in het belang van en gunstig voor geschiedschrijving.

Uiteindelijk bleek toch nog wel het één en ander terug te vinden, in te schatten, en te concluderen.

De aanname van de opbouw van een gigantische organisatie bleek juist. Globaal: een groei in de periode van 1951 – 1971, zeg 20 jaar, van laadvermogens van ruim 1.000 % was inderdaad een formidabele prestatie. Zeker ook als men zich realiseert dat om dat geheel te laten functioneren veel meer nodig is dan alleen (gevoorderde) vrachtauto's. Vooral ook de mensen, voor het overgrote deel dienstplichtigen, van soldaten/chauffeurs tot hoofdofficieren. Hun opleidingen, bij- en nascholing, voeding, legering en verzorging, het onderhoud, de planning, de verkeersregeling, het moreel en motivatie, alles werelden op zich.

Bij oefeningen, en herhalingsoefeningen, bleek dat, ondanks ook allerhande problemen, men ervan zou mogen uitgaan dat in geval van nood het totale wegtransport gebeuren een redelijke kans van slagen zou kunnen hebben. In lijn met de prestaties die de ruim 30 AAT Tcien in de voorgaande jaren in Indië leverden.

Het is gelukkig nooit nodig geweest.

Maar het AAT credo: NIL NOBIS ABSURDUM zou zeker ook dan weer gegolden hebben en gepraktiseerd zijn.

