



militaire spectator

WAARIN OPGENOMEN
DE OFFICIËLE
MEDEDELINGEN VAN
DE KONINKLIJKE
LANDMACHT EN DE
KONINKLIJKE
LUCHTMACHT



1915

**70 JAAR
AAN- EN**

1985

AFVOERTROEPEN



militaire spectator

MAANDBLAD

waarin opgenomen de officiële mededelingen van de Koninklijke landmacht en de Koninklijke luchtmacht

UITGAVE:

Koninklijke Vereniging ter Beoefening van de Krijgawetenschap

Secretaris:
Denijsstraat 135, 2551 HJ Den Haag

Ledenadministratie:
K. Doormanlaan 274,
2283 BB Rijswijk

HOOFDREDACTEUR:

P. L. HoEVERS
brigade-generaal der infanterie

p/a HKS, Frederikkazerne
v.d. Burchlaan 31, 2597 PC Den Haag
Telefoon (070) 16 66 29

ADJ.-HOOFDREDACTEUR:

W. C. Louwerse
commodore Koninklijke luchtmacht

REDACTEUREN:

J. M. J. Bosch
majoor der cavalerie

B. A. C. Droste
luitenant-kolonel van de Koninklijke
luchtmacht

dr. A. A. Klumper
luitenant-kolonel van de militair
psychologische en sociologische dienst

Ir. G. M. van der Laan
brigade-generaal van de technische staf

drs. J. W. M. Schulten
luitenant-kolonel verbindingdienst

BUREAUREDACTIE/PRODUKTIE:

Spui 47, 2511 BL Den Haag
Telefoon (070) 72 13 68

ABONNEMENTEN:

f 30,-, buitenland f 40,- per jaar
Losse nummers f 2,75

ADVERTENTIES:

N.V. Noord-Nederlandse Drukkerij
Postbus 6, 7940 AA Meppel
Telefoon (05220) 7 09 11
Contractprijzen op aanvraag

NADruk VERBODEN

- 534 Officiële mededelingen van de Koninklijke landmacht en de Koninklijke luchtmacht
- 535 De aan- en afvoertroepen
- 537 Zeventig jaar aan- en afvoertroepen, door A. Slobbe, luitenant-kolonel van de aan- en afvoertroepen
- 545 Zeevervoer, door S. Feikema, majoor van de aan- en afvoertroepen
- 550 Spoorwegvervoer, door B. Kantborg, luitenant-kolonel van de aan- en afvoertroepen
- 560 Luchtvervoer, door A. C. Campbell, kapitein van de aan- en afvoertroepen
- 564 Binnenscheepvaart, door D. Tom, luitenant-kolonel van de aan- en afvoertroepen
- 569 Wegverkeersleiding, door L. van Wijk, luitenant-kolonel van de aan- en afvoertroepen
- 576 Meningen van anderen: De flexibele geest
- 577 Antwoord op meningen van anderen: De flexibele geest
- 577 Boeken

OFFICIELE MEDEDELINGEN

KONINKLIJKE LANDMACHT
KONINKLIJKE LUCHTMACHT



Uit de landmacht- en luchtmachtorders

LaO 85013 (57/79). Verplichting tot het bezit van de avondtenue Koninklijke landmacht.

LaO 85014 (83.1/18) / LuO 85514 (83.1/18). Regeling NS-vastrechtkaarten.

LuO 85513 (91.1/29). Onderscheidingsvlaggen voor commandant van het commando tactische luchtstrijdkrachten en commandant van het commando logistiek en opleidingen.

LaO 71031 (81/37) / LuO 71525 (81/33). Regeling militaire rijbewijzen.

LaO 85016 (55.71/1v) / LuO 85517 (55.71/1v). Wijziging inkwartieringstarieven.

LaO 73020 (82.2/12). Regeling vervoer ter zake van gezinsbezoek voor in de Bondsrepubliek Duitsland en België wonende militairen die om redenen van dienst tijdelijk in Nederland verblijven (herdruk, september 1985).

LaO 76014 (82.2/13) / LuO 76509 (82.2/13). Regeling vervoer voor rijksrekening bij bewegingsvrijheid buitengewoon verlof e.d. (herdruk, september 1985).

LaO 78016 (81/44) / LuO 78515 (81/38). Reisbesluit militairen 1978 (herdruk, september 1985).

LaO 80005 (13.5/2) / LuO 80508 (13.5/2). Regeling weggebruik en begeleiding verplaatsingen (herdruk, augustus 1985).

Lamed 011-85 (78/526). Studie hogere technische vorming, studie rechtsgeleerdheid, studie in de sociale wetenschappen en studie in de economische wetenschappen.

Lumed 508-85 (55.14/46). Schadevergoeding voor Rijksgoederen, in gebruik bij de militair en behorende tot de persoonlijke uitrusting, die verloren gaan tijdens binnenlands vervoer per N.V. Van Gend en Loos.

Lamed 012-85 (51.13/61). Overplaatsing van eerste luitenants naar het wapen der Koninklijke marechaussee.

Lamed 015-85 (78/528). Opleiding tot officier munitietechnicus.

Lamed 016-85 (78/529) / Lumed 509-85 (78/182). Opleiding tot adjudant-onderofficier der militaire administratie.

Lumed 510-85 (51.13/6v). Benoeming tot officier bij de dienstgroep van de officieren van de Koninklijke luchtmacht.

Mededelingen van het Commando Verbindingen Koninklijke landmacht

VS 11-14, 4e dr. Adresaanduidingen, verbindingswoorden en standaardtelefoonnummers. Door het invoeren van nieuw materieel in de KL en de daarmee gepaard gaande reorganisatie van eenheden, alsmede door het opnemen van een hoofdstuk Standaardberichten-adressen, is de noodzaak ontstaan VS 11-14, 3e dr. te herzien.

De aandacht wordt erop gevestigd, dat officieren, die maandelijks van Rijksweg de „Militaire Spectator” ontvangen, bij wijziging van hun adres, dit dienen bekend te maken aan de administratie van de eenheid waarbij zij in onderhoud zijn.

Mededelingen van het Commando Opleidingen Koninklijke landmacht

Zojuist verschenen:

VS 7-210, 2e dr. Het pantserinfanteriebataljon.

Binnenkort beschikbaar:

VS 2-1350. Handboek voor de soldaat, uitg. 1983, voor alle KL-militairen.

VS 2-1351. Handboek voor het kader, uitg. 1983, voor alle offn en oon van de KL. In deze uitgave is zowel de leerstof van de AKO-syllabus opgenomen als de leerstof AV aangegeven in de VAOV-1Lk, dl 1A.

VS 7-213, 2e dr. De pantserondersteuningscompagnie.

VS 7-610, 4e dr. Het zware antitankwapensysteem Tow.

VS 11-25, 2e dr., 2e wijz. Radiotelefonietelexprocedures. Onderhavige wijziging bevat richtlijnen om telexstations van eenheden met behulp van veldtelefoonssystemen met elkaar te verbinden.

VS 11-4/1, 2e dr. Veldtelefooncentraleprocedure. Het invoeren van geautomatiseerde telefoonsystemen en het omec-systeem waaraan veldtelefooncentrales kunnen worden gekoppeld, het opheffen van de knooppuntcentrales met handbediening, de hiermee gepaard gaande aan te passen procedures en de thans in gebruik zijnde veldtelefooncentraleapparatuur hebben geleid tot deze 2e druk.

AAT 70

De aan- en afvoertroepen

MS Dit themanummer van de Militaire Spectator staat in het teken van 70 jaar aan- en afvoertroepen. Op zich niet zo'n bijzonder feit: er zijn wapens, korpsen en regimenten die veel langer bestaan en slechts een enkele uitzondering is jonger. In 1984 bv. is een themanummer uitgegeven ter gelegenheid van het 175-jarig bestaan van de Koninklijke marechaussee.

Niettemin lijkt het goed de aan- en afvoertroepen eens in het zonnetje te zetten. De algemene kennis die de gemiddelde militair heeft van de aan- en afvoertroepen gaat veelal niet verder dan het image van het dienstvak met de blauwe patjes, met daarop het gekroonde gevleugelde wiel, en de taak personeel en materieel te vervoeren van de ene plaats naar de andere; de truckers van de Koninklijke landmacht!

Overigens zij opgemerkt dat aan deze simplificatie van de taakstelling meer vastzit dan op het eerste oog lijkt. Veelal dienstplichtige militairen krijgen de verantwoording voor een groot en zwaar voertuig en moeten bij nacht en ontij — met name tijdens oefeningen — rijden in een onbekend gebied en op wegen die lang niet altijd zijn te vergelijken

met autosnelwegen waarop veelal hun collega's uit de burgersector hun vrachtauto's besturen. Bovendien is het soms een raadsel hoe deze aatchauffeurs — vaak zonder kaart — weer te bestemder plekke komen.

Dat is echter niet de enige taak van het dienstvak van de aan- en afvoertroepen. De periode van de transportbataljons, uitgerust met de GMC of Daf YA-314 ligt in een vervlogen tijd. Weliswaar vormt het bestand aan wegtransporteenheden, zowel bij het Eerste legerkorps als in de territoriale sector, nog immer de basis van het dienstvak, maar tegelijkertijd kan deze constatering leiden tot een onjuiste beeldvorming omtrent de vele andere vervoers- en verkeersfacetten die deel uitmaken van het dagelijkse werk van de aat-officier en onderofficier.

Beperkt het interne KL-proces zich tot het identificeren van de vervoersbehoeften, het aanvragen van de benodigde vervoerssteun en het bepalen van de wijze waarop op de doelmatigste wijze in deze vervoersbehoefte kan worden voorzien, de uitvoering van de vervoeren vindt voor het overgrote deel plaats door uitbesteding aan de civiele sector. Voorbeelden zijn de spoorwegvervoeren in het kader van oefeningen, het vervoer van troepen en goederen door de lucht of over zee naar en van bestemmingen als de Sinäi, Libanon en de VS, maar ook wegvervoer met gehuurde bussen, diepladers, buskruitauto's enz. Kenmerkend voor de wijze waarop in de vervoersbehoefte bij de Koninklijke landmacht wordt voorzien is de vergaande privatisering van de levering van vervoersdiensten.

De onderkende vervoersbehoefte voor crisis- en oorlogstijd is groter dan de KL-vervoerscapaciteit na volledige mobilisatie. Ook dan zal een voortdurend beroep op de civiele vervoerscapaciteit noodzakelijk zijn. Dit intensieve gebruik van civiele middelen vergt van het militaire vervoers- en verkeersmanagement een goed inzicht in de civiele vervoersmarkt, waartoe doorlopend overleg met civiele vervoers- en verkeersautoriteiten en -deskundigen onontbeerlijk is. Nieuwe ontwikkelingen dienen nauwlettend te worden gevolgd en waar mogelijk te worden gebruikt ten behoeve van de krijgsmacht.

In deze aflevering van de Militaire Spectator wordt de lezer een beeld geschetst van deze voor

de aat kenmerkende problematiek. Nieuwe ontwikkelingen in de vervoers- en verkeerssfeer worden toegelicht. Steeds weer zal echter aandacht moeten worden besteed aan de wijze waarop de opleiding en bijscholing gestalte krijgen van de relatief grote aantallen reserveofficieren en -onderofficieren, die in oorlogstijd een essentiële taak moeten vervullen teneinde het vervoers- en verkeerssysteem in stand te houden.

De vervoers- en verkeersfunctie bij de Koninklijke landmacht heeft een stormachtige ontwikkeling ondergaan. In het kader van het single-service-management zijn vervoerstaken overgenomen van de Koninklijke marine en de Koninklijke luchtmacht; integratie van vervoersdiensten tussen de krijgsmachtdelen heeft op beperkte schaal plaatsgevonden.

Ook in het komende decennium zal het streven naar het bereiken van een zo optimaal mogelijk vervoers- en verkeerssysteem worden voortgezet.

Verdergaande integratie van alle vervoerstechnieken en expeditiefuncties binnen dit systeem zal uiteindelijk moeten leiden tot een zo doelmatig mogelijke voorziening in de vervoersbehoefte van zowel de eigen krijgsmacht als van geallieerde strijdkrachten in het kader van de Host Nation Support.

Op 12 juli 1915 zijn de aan- en afvoertroepen ontstaan uit het Etappen Verplegings Autobataljon, bestaande uit vier compagnieën en uitgerust met (gevorderde) civiele motorvoertuigen, in de loop der jaren verder ontwikkeld via de Depotafdeling van de Autotreindienst en het Korps Motordienst naar het huidige dienstvak. De ontwikkeling is nog niet afgesloten. De aan- en afvoertroepen hebben hun waarde in de loop der jaren bewezen en zullen dat in de toekomst zeker blijven doen; een feit waarop elke aat'er terecht trots kan zijn.

De redactie wenst alle aat'ers van harte geluk met hun jubileum.



KONINKLIJKE VERENIGING TER BEOEFENING VAN DE KRIJGSWETENSCHAP

Op *maandag 20 januari 1986* te 19.30 uur houdt de vereniging voor leden en introducé(e)s een bijeenkomst in het Nederlands Congresgebouw te 's-Gravenhage, waar door kapitein ter zee ir. J. R. Spoelstra een inleiding zal worden gehouden over het onderwerp

Nederland en de grenzen van de NAVO

Na de voordracht wordt als gebruikelijk, gelegenheid tot discussie geboden.

Introductie: d.t.v. de secretaris, Ikol W. F. Anthonijsz, Frederikkazerne, gebouw 110, Postbus 90701, 2509 LS Den Haag (tel. tijdens diensturen (070) 16 68 99).

Zeventig jaar aan- en afvoertroepen

De hedendaagse aan- en afvoertroepen zijn onafscheidelijk verbonden met alles wat te maken heeft met de militaire begrippen verplaatsingen, vervoer en verkeer. Daaraan ging een lange ontwikkeling vooraf. Een ontwikkeling, die ten nauwste samenhangt met de samenstelling en de wijze van optreden van de legers door de loop der eeuwen. De geschiedenis van de Nederlandse aan- en afvoertroepen vertoont ook een nauwe relatie met de historie van de militaire automobiel, van de „bakauto” tot de vrachtauto Daf YA-4440.

Verplaatsingen, vervoer en verkeer in vroeger tijden

Reeds ver voor het begin van onze jaartelling trokken betrekkelijk omvangrijke legers door Azië, Europa en Noord-Afrika om er gebieden te veroveren en te bezetten. Oude geschriften en herontdekte afbeeldingen vertellen ons hoe die legers zich te voet en op rijdieren verplaatsten of hun expeditie per schip uitvoerden en hoe zij in hun leeftocht voorzagen door brandschatting en plundering.

Vooraf in recente decennia zijn veel publikaties gewijd aan de Romeinse veldtochten in Zuid- en West-Europa. De legionair droeg tijdens de mars zijn wapens en overige uitrusting (inbegrepen voedsel voor drie dagen) „op de man” en leefde voornamelijk „uit de streek”. Die publikaties verschaffen ons echter ook een uitvoerig inzicht in de Romeinse wijze van troepenlegering en -bevoorrading, in de systematische aanleg van de heerwegen en het gebruik van de waterwegen.

Als na de Middeleeuwen nationale legers ontstaan en op ruime schaal bruikbare vuurwapens worden ontwikkeld en in gebruik genomen, wordt „leven van het land” tijdens veroveringstochten voortdurend moeilijker en zijn veldheren gedwongen tot de invoering van een „magazijnsysteem”. De

Zweedse koning Gustaaf Adolf organiseerde tijdens de Dertigjarige Oorlog (eerste helft 17e eeuw; in Duitsland) een modern bevoorradingsstelsel. Hij legde in depots en magazijnen voorraden aan en verzorgde zijn legers van goederen „treinen” met een gewapende escorte.

Tot het einde van de 19e eeuw had het Nederlandse leger met het vervoer van zijn troepen en de daarvoor benodigde voorraden vrijwel geen problemen. Na de Tachtigjarige Oorlog was het leger hoofdzakelijk defensief en statisch ingesteld; de eenheden waren merendeels ondergebracht in vaste garnizoenen en verdedigingswerken. Uitrustingsstukken en munitie waren al in vredetijd in de plaatselijke arsenalen opgeslagen, en de nodige levensmiddelen werden — voornamelijk in natura — van lokale leveranciers betrokken. Onder druk van de buitenlandse gebeurtenissen (de oorlog van 1870) en ontwikkelingen (grotere mobiliteit) kwamen er veranderingen. In de nieuwe legerorganisatie van 1901 kreeg, behalve de bezettingen van de eerdergenoemde vestingwerken, een veldleger — voor het voeren van een actieve verdediging en om zo nodig te kunnen overgaan tot een tactisch offensief — een belangrijke plaats.

Na de mobilisatie in augustus 1914 werd het veldleger gestationeerd langs de landsgrenzen, grotendeels in het zuiden des lands.

Het begin

De eerste automobielen bij het leger

Een aantal jaren voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog overwoog men in regerings- en in het bijzonder in defensiekringen, in navolging van het buitenland, automobielen in te schakelen bij de landsverdediging. Bevelhebbers (èn staven) konden zich dan per auto snel naar veraf gelegen

troepen verplaatsen en daardoor de bevelvoering verbeteren. Op deze wijze konden ook berichten sneller worden overgebracht. Een eerste proef — met drie personenauto's — vond plaats in 1902. Na nog enkele proefnemingen in de volgende jaren werd op 25 februari 1911 de „Autotractiecommissie” (voorzitter kol P. W. Weber) ingesteld. Deze commissie werd opgedragen het vraagstuk te bestuderen van de autotractie in het algemeen en het gebruik van motorvoertuigen voor militaire doeleinden in vredes- en in oorlogstijd in het bijzonder.

Tijdens de Nederlandse legermanoeuvres van september 1911 werden zeventien, door bedrijven en particulieren ter beschikking gestelde „krachtvoertuigen” (personen-, vrachtauto's en omnibussen) ingeschakeld voor het vervoer van personen, levensmiddelen, haver en stro en voor de aanvoer van water. Bij KB nr 51 van 3 juni 1913 werden, op initiatief van de Nederlandse Automobiel Club (NAC) en in overleg met de Autotractiecommissie, het „Vrijwillig Militair Automobiel Korps” (VMAK) en het „Vrijwillig Militair Motorrijder Korps” (VMMK) ingesteld. De leden van deze korpsen stelden zich — na oproep bij bijzondere gebeurtenissen — met hun auto's en motorrijwiel ter beschikking om hoge officieren te verplaatsen dan wel berichten over te brengen. In 1913 werden bij het VMAK 37 leden van de NAC tot kapitein of luitenant benoemd (de zg. benzinekapiteins/luitenants, die overigens geen enkele bevelsbevoegdheid kregen). Majoor/commandant werd J. A. baron van Pallandt van Walfort. Al op 20 juni 1913 bleek uit de verlening van het predikaat „Koninklijk” aan de NAC, dat de oprichting van deze korpsen zeer op prijs werd gesteld.

De mobilisatie van 1914-1918

Al spoedig na de aanvang van de mobilisatie (1 augustus 1914) bleek dat voor de bevoorrading van het aan de grenzen ontplooid veldleger vrachtauto's nodig waren. Met veel moeite — niemand beschikte over gegevens of had ervaring ermee — werden in de eerste helft van augustus 1914 ca. 300 vracht- en personenauto's gevorderd. De personenauto's werden onmiddellijk omgebouwd tot zg. bakauto's. Tegelijkertijd werden burgerchauffeurs in dienst genomen (salaris f 3,- per dag, en daarom „drie-guldenchauffeurs” geheten). Hier-

uit werd het „Etappen Verplegings Autobataljon” (EVAbat) geformeerd. Het bestond uit vier compagnieën, waarvan er drie in Noord-Brabant en één in Rotterdam werden gestationeerd. Reeds op 13 augustus 1914 vertrok de eerste compagnie naar Tilburg. Al spoedig traden er problemen op. De chauffeurs van deze compagnieën, hoe toegewijd aan hun taak ook, beschikten nog niet over enige militaire ervaring. Dit leidde tot misverstanden en conflicten. Bovendien vertegenwoordigden de 300 voertuigen 52 verschillende automerken. Zowel de reservedelenvoorziening als het herstel van defecten stelden de commandanten voor onoplosbare problemen.

De legerleiding onderkende dan ook de dringende behoefte aan een eenheid, waarin militaire chauffeurs konden worden opgeleid, defecte voertuigen konden worden hersteld en de noodzakelijke aankopen of vorderingen konden worden uitgevoerd. Zo werd op 12 juli 1915 de „Depotafdeling van de Autotreindienst” opgericht, met Delft als standplaats. Deze afdeling bestond uit één compagnie — al snel gevolgd door een tweede — geformeerd uit (overcompleet) personeel en materieel van het EVAbat.

De datum 12 juli 1915 geldt als oprichtingsdatum voor het Regiment aan- en afvoertroepen.

De „Depotafdeling” werd onder de bevelen gesteld van de „Directeur van het Etappen en Verkeerswezen” (DEV). Ongeveer een jaar later werd de naam veranderd in „Depotafdeling van den Motordienst” (DMD). Toen de oorlog in 1918 eindigde bestond dit depot uit vijf compagnieën: een compagnie zware vrachtauto's, twee compagnieën lichte vrachtauto's (de zg. bakauto's), een

Een colonne zogenaamde bakauto's op het station in Tilburg (1914)





Het KMD was voor de mobilisatie in 1939 uitgerust met vrachtauto's van de types Ford en Chevrolet

compagnie personenauto's en een compagnie motorrijwielen. In die tijd gold voor militaire voertuigen in de steden een maximumsnelheid van 15 km/h, voor colonnes op de buitenwegen van 19 km/h.

Tussen twee wereldoorlogen (1918-1940)

Inkrimping en uitbreiding

Bij de demobilisatie (najaar 1918), toen het Nederlandse leger tot zijn vredesorganisatie werd teruggebracht, werd ook de Depotafdeling ingekrompen.

Op 20 augustus 1921 werd de naam gewijzigd in „Schoolcompagnie van den Motordienst”. Deze bestond uit een staf en een compagnie. De Schoolcompagnie verhuisde in september 1922 naar de Ripperda-kazerne te Haarlem. Aanvankelijk werd slechts een deel van de kazerne van de aldaar gelegerde cavalerie overgenomen. In de daaropvolgende jaren kwam die kazerne volledig ter beschikking.

Niet iedereen in het leger aanvaardde voetstoots het verschijnsel „auto”; de naam „benzineluitnants” voor de officieren van de Motordienst was niet altijd vleidend bedoeld. Beïnvloed door de toenemende mobiliteit van de buitenlandse legers groeide echter ook in Nederland de behoefte aan uitbreiding van de motortractie. Bij de Schoolcompagnie moesten talloze cursussen worden gegeven aan het eigen personeel, maar ook aan militairen van de andere wapens en diensten en zelfs aan leden van het korps Rijkspolitie. De Schoolcompagnie breidde zich voortdurend uit. Ten gevolge hiervan kwam het tot de oprichting van het „Korps Motordienst” (KMD) op 1 januari 1936,

samengesteld uit een staf en twee compagnieën. Bij de ene compagnie werd de officiersopleiding ondergebracht, bij de andere de opleiding voor onderofficieren.

Toenemende internationale spanning en mobilisatie

De voortdurend toenemende spanningen in de loop van de jaren '30 deden (ten slotte) ook hun invloed gelden op het Nederlandse leger. Op 29 maart 1938 werd het KMD uitgebreid met twee compagnieën (gestationeerd in Apeldoorn en 's-Hertogenbosch), en op 1 oktober 1938 kwam er nog een vijfde compagnie bij (in Haarlem). Bij de afkondiging van de mobilisatie op 28 augustus 1939 werd het KMD omgevormd tot „Depot van den Motordienst”. Uit dit Depot werden de destijds gemotoriseerde legereenheden van chauffeurs en van materieel voorzien. Omdat het Korps Motordienst uit de eigen gelederen niet in de, ten gevolge van de mobilisatie ontstane, behoefte aan chauffeurs kon voorzien moest aanvulling worden gezocht bij het „Vrijwillig Landstormkorps Motordienst” (VLSK Motordienst; opgericht 27 januari 1920).

De grootste uit KMD en Landstorm voortgekomen eenheden waren de Autobataljons I tot en met IV, ingedeeld bij de gelijk genummerde legerkorpsen en het Autoregiment, bestaande uit de Autobataljons V en VI en de Sectie paardenvoer, onder rechtstreeks commando van commandant Veldleger.

In de loop der jaren was gestreefd naar invoering van één merk auto's, waarbij de keuze viel op Ford (fabriek in Nederland en een uitgebreid dealer-net). De forse uitbreiding van het militairevoertuigenpark noodzaakte in 1938 een tweede merk, Chevrolet, in te voeren. De mobilisatie maakte het echter ook noodzakelijk auto's te vorderen. Ondanks een grondige vorderingsvoorbereiding werden tijdens die mobilisatiedagen nogal wat andere en slechtere voertuigen aangeboden dan oorspronkelijk waren gekeurd en aangewezen. Het kostte de bataljons dan ook veel tijd en veel werk hun voertuigenpark rijvaardig te maken. Later vonden navordering en aankoop van nieuwe auto's plaats.

Na de capitulatie van het Nederlandse leger in mei 1940 eiste de Duitse bezetter als eerste oorlogsbuit

alle auto's op. Op 15 juli 1940, toen het resterende personeel van het leger overging naar de „Nederlandse Opbouwdienst”, hielden het Depot en het Korps van den Motordienst op te bestaan (officiële opheffing KMD: 15 april 1946).

Bevrijding en wederopbouw

Het Zuiden bevrijd (1944)

In de september- en oktoberdagen van 1944 werden de zuidelijke provincies van ons land groten-deels bevrijd. Men verwachtte dat de bevrijding van Noord-Nederland niet lang op zich zou laten wachten. Een aantal reserveofficieren, merendeels werkzaam bij het Philipsconcern, beraamde plannen om voedsel naar de hongerende bevolking „boven de rivieren” te kunnen vervoeren („Zuid helpt Noord”). Onder hun leiding werd op 25 oktober 1944 het „Korps Motortransport Nederland” (MTN) opgericht. Gewezen militairen van het KMD en het VLSK-Motordienst, vrijwilligers (goedgeels chauffeurs van autobusondernemingen en particuliere bedrijven) en een aantal beroepsonderofficieren uit het vooroorlogse leger traden in dienst. Reeds op 3 november 1944 werd 1 Compagnie MTN — ter sterkte van ruim 450 man — opgericht. De staf van 21 Brits Leger zorgde voor het materieel en voor de opleiding. Op 27 november vertrok 1 Compagnie naar Bayeux in Normandië om 120 voertuigen in ontvangst te gaan nemen uit de enorme geallieerde voertuigenparken. Binnen enkele maanden werden ook 2 tot en met 7 Compagnie MTN opgericht. Deze werden voorzien van Engelse uniformen en van Engels materieel tot een sterkte van ca. 200 voertuigen per compagnie. Op 12 februari 1945 kwam 1 compagnie MTN in actie. In Zeeuws-Vlaanderen moesten de transporten van een RASC (Royal Army Service Corps)-compagnie van 2 Brits Leger worden overgenomen. Al spoedig volgden opdrachten — van zeer uiteenlopende aard — voor de andere compagnieën. Voor de bevrijde zuidelijke provincies moesten grote hoeveelheden goederen (levensmiddelen, huisraad, kolen) worden vervoerd. Ook werden voor het Noorden voorraden gevormd. Voor de geallieerde legers aan de fronten werden goederen aangevoerd uit de Franse en Belgische havens. Het Korpsbureau MTN was aanvankelijk in Brussel gevestigd, maar werd

na de bevrijding, in mei 1945, naar Scheveningen verplaatst.

Na de capitulatie van Duitsland (mei 1945)

Tijdens de zomermaanden van 1945 werden nog 8 en 9 Compagnie MTN opgericht. Deze werden bij de reorganisatie in het begin van 1946 weer opgeheven. Op 15 oktober 1945 ging al het personeel van het Korps MTN over naar het nieuwe „Depot Aan- en Afvoertroepen”, ondergebracht in de Trip van Zoudtlandkazerne te Breda. De naam werd gewijzigd in „Korps Aan- en Afvoertroepen” (Korps aat).

Overigens beschikte het in bevrijd Nederland optredende Militair Gezag ook over een vervoers-eenheid: het B2-Autobataljon. Dit bataljon werd in het najaar 1945 eveneens opgenomen in het Korps aat, namelijk als 10 tot en met 13 Compagnie aat.

De acties in Indonesië (1946-1950)

Uitzending van de oorlogsvrijwilligers (ovw'ers)

De situatie in het toenmalige Nederlands-Indië na de capitulatie van Japan (17 augustus 1945) noodzaakte de Nederlandse regering troepen erheen te zenden. Er was — onder meer — grote behoefte aan transporteenheden in dit uitgestrekte eilandrijk. De 2, 4 en 7 Compagnie, volledig geformeerd uit ovw'ers, vertrokken op 30 april 1946 met de „Sibajak” uit Rotterdam naar Batavia. Totaal werden acht ovw-compagnieën aat, de zg. Calmeyer-eenheden, uitgezonden.

Mee met de divisie/brigade of opgericht in Indië

Toen I Divisie „7 December”, merendeels bestaande uit dienstplichtigen, werd geformeerd, behoorde daartoe ook een bataljon aat. Dit bataljon, een staf en vier compagnieën aat, kwamen op 19 oktober 1946 in Indië aan. Medio 1947 arriveerde II Divisie („Klapperboom”, later „Palmboom”), waarbij eveneens een bataljon aat was ingedeeld. Bij aankomst werden de vier compagnieën aat echter verspreid over Indië. Van de zg. III Divisie („Drietand”) werden de vier compagnieën aat bij aankomst in Indië, begin 1948, eveneens verspreid. In 1948/49 vertrokken nog drie zelfstandige infanteriebrigades, waarbij ook een trans-

portcompagnie was ingedeeld, naar Indië. Overigens werden in de loop van 1946 in Indië uit het KNIL en de KL 21 tot en met 26 Compagnie aat samengesteld. In 1949 werden nog 101, 102 en 103 Compagnie aat geformeerd.

Aanvankelijk werden de compagnieën aat uitgerust met voertuigen afkomstig uit de geallieerde legerdumps. De lange ritten op erbarmelijk slechte wegen sloopten, ondanks het noeste gesleutel van de onderhoudswerkplaatsen, de toch vrij robuuste dumptrucks. Omdat de aanvoer van voldoende reservedelen stagneerde, moesten geleidelijk nieuwe vrachtauto's worden aangekocht.

De acties van de aat

Het is niet mogelijk in dit korte bestek de vele en velerlei activiteiten van de vervoerseenheden in voormalig Nederlands-Indië gedurende deze jaren te beschrijven. Onder de leiding van „Verplegings- en Transportdienst” (VTD, vergelijkbaar met het Britse RASC) hebben de ongeveer dertig compagnieën aat, maar ook de schepen (van de „water”-aat) en de transportvliegtuigen, personeel, uitrustingen, voedsel, munitie en ander materieel door de gehele Indische Archipel, tot in de verste buitenposten vervoerd. Tijdens vele honderduizenden kilometers over land en over water, vaak onder bijzonder gevaarlijke omstandigheden (mijnen, trekbonnen, beschietingen), maakten de aat'ers hun devies NIL NOBIS ABSURDUM volledig waar.

De aat in Nederland in 1946 en daarna

Op 15 april 1946 werd het Depot aat te Breda gesplitst in een „Motortechnische Opleidings-

Het „Korps Aan- en Afvoertroepen” in Indië



school”, die naar Haarlem ging, en een „Algemene Militaire Opleidingschool” te Eefde. De reserveofficieren en het dienstplichtig kader werden opgeleid op de „School Kwartiermeestertroepen” (sinds 1 juli 1950 „School aat”). Op de „Korps-school aat” te Apeldoorn werden de chauffeurs, bestemd voor transporteenheden in Nederland, opgeleid. Bij de reorganisatie van 1 oktober 1947 werd het „Regiment Aan- en Afvoertroepen” — voortzettende de tradities van het voormalig KMD — opgericht. Het ging bestaan uit de Staf (Tilburg), 1 (Instructie)bataljon (Grave), 2 (Administratie)bataljon (Grave) en 3 (Exploitatie)bataljon (het voormalige Korps aat; Leiden). Dit laatste bataljon bestond uit vijf transportcompagnieën.

De Inspectie van het Vervoerswezen (IV)

Op 1 augustus 1949 werd het „Dienstvak der Aan- en afvoertroepen” opgericht met als hoofd de „Inspecteur van het Vervoerswezen”. De Inspecteur, terzijde gestaan door zijn staf, „beheerde” het personeel van de aat, „bewaakte” het materieel van de transporteenheden en zette de militaire voertuigen en binnenschepen in. De staf, ontstaan uit het Directoraat Verkeerswezen van de Kwartiermeester-Generaal, organiseerde en controleerde echter ook alle vervoeren voor de KL, uitgevoerd door geschikte civiele vervoerbedrijven en -maatschappijen. Het is niet mogelijk de veelheid en omvang der activiteiten van de verschillende specialistische bureaus van de Inspectie kort samen te vatten. Herinnerd zij aan de omvangrijke troepen- en goederentransporten naar en van Indonesië, Nieuw-Guinea en Suriname, de duizenden verlofgangerstreinen tijdens weekeinden en het verstrekken van miljoenen militair-vervoerbewijzen, het vervoer per trein en auto van eenheden naar Duitse en Franse oefenterreinen, de verzorging van dienstreizen en verhuizingen naar het buitenland, het vervoeren van tanks naar Vlieland met het tankvlot van 850 Transportcompagnie Vaartuigendienst, de vorderingsvoorbereiding van civiele motorvoertuigen en het regelen van het gebruik van militaire personenauto's.

Het Depot Aan- en Afvoertroepen te Tilburg

De invoering van het tweemaandelijks aanvullingssysteem (fillersysteem) op 1 mei 1953 was

aanleiding tot de oprichting, op 4 juni 1953, van het „Depot Aan- en Afvoertroepen” te Tilburg. Het Depot omvatte de Staf, de Verzorgingscompagnie, het Regiment aat (staf, mobilisatiebureau en drie instructiecompagnieën) en de School aat (staf, school reserveofficieren en kaderschool).

Het Legerkorps en de Nationale Sector

In het begin van de jaren '50 ging de KL van de Engelse organisatievorm over op de Amerikaanse. Ook de transportcompagnieën werden drastisch gereorganiseerd: de 100 werkvoertuigen werden aanvankelijk teruggebracht tot 48, later voor de lichte compagnieën gewijzigd in 60 werkvoertuigen. De verzorgingstaak (van het verzorgingspeloton) verviel en de herstelwerkzaamheden van de werkplaats (die soms volledige revisies uitvoerde) werden beperkt tot de uitvoering van het zg. 2e-echelonsonderhoud. Een wisselend aantal (twee tot zes) lichte transportcompagnieën werd samengevoegd in transportbataljons. Variërende aantallen transportbataljons en (zelfstandige) zware transportcompagnieën werden ondergebracht in transportgroepen. Het Eerste legerkorps beschikte aanvankelijk alleen over 112 Transportbataljon (Nunspeet). Later werd de vervoerscapaciteit uitgebreid met 102 Transportbataljon (Wittenberg) en het geheel geplaatst onder Staf 104 Transportgroep (Apeldoorn, later Stroe). Enkele jaren daarna werden nog 11 en 41 Transportbataljon (van 1 en 4 Divisie) opgericht. Met de oprichting van de brigades in 1963 kwamen ook de brigadetreinenbataljons in de organisatie, waarbij transportpelotons in de bevoorradingscompagnieën werden opgenomen. Op legerkorpsniveau werd de vervoerscapaciteit gereduceerd en zo bleven, onder Staf 104 Transportgroep, 105 Transportbataljon en 829/832 Zware Transportcompagnie (overgenomen uit de Nationale Sector) over.

In elk der drie sectoren van de Nederlandse Territoriale Bevelhebber (NTB) was een transportgroep ingedeeld (810 bij TBO, 811 bij TBZ en 812 bij TBW). Bij 812 Transportgroep waren 820 Transportbataljon (met 49 t/m 52 Lichte transportcompagnie in Haarlem) en 829 Zware Transportcompagnie (Grave, Vught, Keizersveer) paraat aanwezig, de overige eenheden waren mobilisabel. Bij de reorganisatie van de Nationale Sec-

tor in 1975 werd de hiervoor geschetste organisatie verlaten en werden het Nationaal Territoriaal Commando — waarbij 812 Transportgroep werd ingedeeld — en het Nationaal Logistiek Commando — met 810 Transportgroep — opgericht. De, tot op dat moment over geheel Nederland verspreide, garnizoensvervoerdetachementen werden samengebracht in drie territoriale vervoercompagnieën en onder bevel gesteld van 812 Transportgroep; 820 Transportbataljon en 829/832 Zware Transportcompagnie gingen over naar het Eerste Legerkorps, waarbij het bataljon grotendeels mobilisabel werd gesteld. In 1971 nam 810 Transportgroep (NLC) 840 Zware Transportcompagnie in zijn organisatie op.

De militaire vrachtauto's

In 1945 nam de KL een grote verscheidenheid aan kleine en grotere voertuigen uit de geallieerde parken over. Het vergde na verloop van een aantal jaren enorme onderhoudsinspanningen die voertuigen op de weg te houden, terwijl ook een groot gebrek aan reservedelen ontstond. In 1949 werden enkele Ford's F5 aangekocht, in 1950 gevolgd door een aantal Dafs A30. In 1954/56 werd het merendeel van de dumptrucks vervangen door Daf-produkten (YA-318/328, de 314/324-serie en de YA-126). De zwaardere oorlogsvoertuigen werden in het begin van de jaren '60 goeddeels vervangen door voertuigen uit de Daf 616-familie.

Routinewerk en buitengewone opdrachten

De aat-chauffeur werd in die jaren ingezet voor de uitvoering van grote variatie aan vervoeren. Er was het routinewerk van alledag: vervoer van personeel, levensmiddelen, munitie en andere materialen naar oefenterreinen, kazernes, magazijnen

Van 1955 tot 1978 werd o.m. de DAF YA-314 door de aat intensief benut





ZKH Prins Bernhard reikt het vaandel voor het Regiment aat op 18 november 1975 uit aan de Regimentscommandant

of locaties, waar werd overgeslagen op andere vervoermiddelen. De chauffeurs werden echter ook ingezet bij de Watersnood (1953), op de Amsterdamse stadsbussen (staking 1955), voor het vervoer van bietenloof (najaar 1959), tijdens grote oefeningen (Battle Royal 1954) en de verplaatsingen naar La Courtine (1959-1964).

De periode 1966-1985

Verandering in opleidingen

In 1966 werd uit het Regiment aat een Rij-instructiebataljon — met vier compagnieën (A-D) — geformeerd. Bij deze compagnieën werden nu ook chauffeurs voor de intendance, genie, verbindingsdienst en geneeskundige troepen opgeleid. De A-Compagnie ging naar Eindhoven (later Keizersveer), de D-Compagnie naar Soesterberg (later Harskamp), de rest bleef in Tilburg. Het commando over het Regiment aat ging over naar commandant 104 Transportgroep (Kamp Stroe, Garderen), waar korte tijd later ook het inrichten van de „Historische Verzameling Aan- en Afvoertroepen” een aanvang nam.*

Op 11 januari 1967 begon op de School aat de civiele vakopleiding voor technisch-specialisten (op vervoertechnisch gebied).

Het Depot aat werd op 1 augustus 1967 omge-

* Museum van de Aan- en Afvoertroepen, Generaal-Majoor Kootkazerne, gebouw 8, Stroe. De verzameling is na telefonische afspraak (05776) 99 41, tst 2271, te bezichtigen op dinsdag en donderdag van 9.15 tot 15.30.

doopt in „Opleidingscentrum Aan- en Afvoertroepen” (OCAAT). Omstreeks die tijd werd 52 Lichte Transportcompagnie bij de School OCAAT (SOCAAT) geplaatst voor het leveren van vervoersteun bij oefeningen. Op 19 februari 1970 werd OCAAT ondergebracht in het nieuwe Commando Opleidingen KL (COKL).

Het OCAAT (voormalig Depot aat) werd begin 1971 opgeheven en SOCAAT werd OCAAT, rechtstreeks geplaatst onder commando van COKL.

Op 17 mei 1971 ging het Rij-instructiebataljon OCAAT over in de „Rijschool Tilburg” (RST), die werd ingedeeld bij het Rij-opleidingscentrum (ROC). Daarmee verviel de rechtstreekse band met het Dienstvak aat.

Opheffing van de Inspectie van het Vervoerswezen

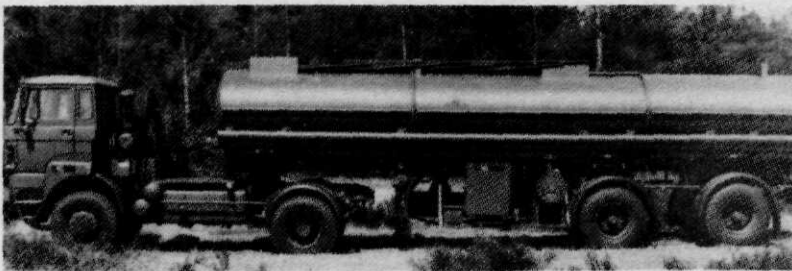
In verband met een reorganisatie van de topstructuur van de KL werden de inspecties van de wapens en dienstvakken in februari 1970 opgeheven. „Personeel” ging naar de Dienst Opperofficier Personeel (DOOP-KL, later DPKL), „opleidingen” werd overgenomen door COKL. Ook de Inspectie van het Vervoerswezen werd opgeheven; het operationele deel van IV verhuisde naar de Staf Bevelhebber der Landstrijdkrachten (later LaS/BLS) en vormde daar de sectie Verkeer en Vervoer (later Vervoer en Verkeer). Het hoofd van de sectie kreeg — in verband met de daaraan verbonden wettelijke bevoegdheden — de persoonlijke titel Inspecteur van het Vervoerswezen.

Het Regiment aan- en afvoertroepen krijgt een vaandel

Bij KB nr 41 van 29 april 1975 kende HM Koningin Juliana aan het Regiment aan- en afvoertroepen een vaandel toe. Op 18 november 1975 overhandigde ZKH Prins Bernhard in de Generaal Winkelmankazerne het vaandel aan de regimentscommandant.

Bij de opheffing van Staf 104 Transportgroep in 1981 werd het commando over het Regiment aat, op 16 oktober, overgenomen door commandant 105 Transportbataljon.

In het najaar van 1982 kreeg het Regiment aat zijn korpsdefileermars. De Inspecteur Militaire Muziek koos hiervoor de Engelse mars „On the road” van A. Calvert (LaO 77024, code 91.5/10). ▷



De nieuwste voertuigen: trekker YTV-2300 met BTM (bulktransportmiddel; 21.000 l).

Op 31 mei 1985 nam commandant OCAAT het commando over het Regiment over.

Veranderingen bij de transporteenheden

Ruim twintig jaar functioneerde 104 Transportgroep als legerkorpsvervoerseenheid en maakte de sectie vervoer en verkeer deel uit van de Legerkorpsstaf. In 1981 werd 104 Transportgroep opgeheven en werden de transportcompagnieën ondergebracht in 105 Transportbataljon, dat werd ingedeeld bij het Legerkorps Logistiek Commando. De sectie verkeer bleef bij Staf 1Lk, de sectie vervoer ging naar Staf LLC.

De sinds 1956 bij 840 Zware Transportcompagnie in gebruik zijnde trekker Thornycroft Mighty Antar (voor de 60-tons tankoplegger) werd in 1973 vervangen door de Ftf Floor. Enkele Faun-trekkers uit 1966 bleven nog in gebruik bij het peloton in Seedorf. In het midden van de jaren '70 schafte de KL een aantal civiele Daf 6- en 10-tons vrachtauto's aan, die voor een groot deel werden ingevoerd bij de territoriale vervoerscompagnieën, voornamelijk voor de uitvoering van het inmiddels volledig ontwikkelde Systeem Lijndiensten KL. In 1978 werd bij het Eerste Legerkorps een aanvang

gemaakt met de invoering van de 4-tons vrachtauto Daf YA-4440, die de Daf's YA-328, YA-314/324 en deels de YA-126 verving.

In verband met de invoering van nieuwe bevoorradingsystemen in 1986/87 bij het Eerste Legerkorps zijn in 1985 enkele transportcompagnieën van 105 Transportbataljon omgevormd tot gemengd zware compagnieën, uitgerust met o.m. de nieuwe trekker Daf YTV-2300 (van de Daf 2300-serie, die de Daf 616-familie gaat vervangen) met oplegger 200 kN (kilo newton) of BTM (bulktransportmiddel; 21.000 l).

Besluit

De Nederlandse aan- en afvoertroepen zijn nog maar 70 jaar jong. Niettemin is er in die betrekkelijk weinige jaren veel gebeurd. Parallel aan de evolutie van het Veldleger te voet, in de mobilisatie 1914/18, tot het hedendaagse gemechaniseerde en gemotoriseerde legerkorps, verliep de ontwikkeling van de gevorderde „bakauto" tot de moderne Dafs 4440 en 2300 en groeiden de „benzine-luitenant" en de „drie-guldenchauffeur" uit tot de specialisten op het vakgebied verplaatsingen, vervoer en verkeer.



S. Feikema

majoor van de aan- en afvoertroepen

AAT70

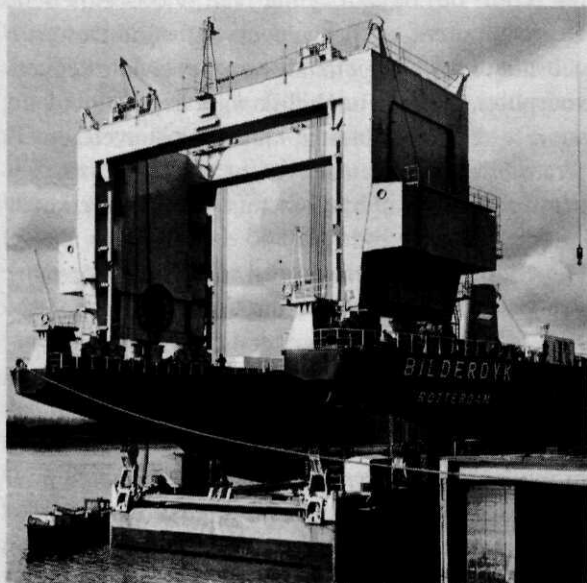
Zeevervoer

De basis van de huidige scheepvaart werd in de vorige eeuw gelegd door de uitvinding van de stoommachine. Door de introductie van stoomschepen ontwikkelde zich met name de lijnvaart, d.w.z. het varen op een vaste route met een vaste frequentie. Behalve de lijnvaart kennen wij nog de algemene vrachtvaart, ook wel wilde vaart of trampvaart genoemd. Bij deze vorm van zeevervoer wordt een geheel schip gecharterd, hetzij voor een bepaalde reis (reischarter), hetzij voor een bepaalde periode (tijdcharter).

In dit artikel zullen achtereenvolgens worden belicht: de ontwikkeling van de zeescheepvaart en van de Nederlandse havens sedert 1945, het zeevervoer voor de krijgsmacht en de toekomstige ontwikkelingen.

Ontwikkeling zeescheepvaart sedert 1945

Tijdens de Tweede Wereldoorlog ging 24 miljoen brt (bruto register ton) scheepsruimte verloren. Die verliezen konden ten dele worden opgevan-



gen door de in serie gebouwde Amerikaanse Liberty- en Victoryschepen, standaardschepen met een gemiddeld laadvermogen van 10.800 dwt (dead weight ton).

In de jaren '50 kwam een ontwikkeling op gang van gespecialiseerde schepen voor het vervoer van grondstoffen. Deze specialisatie in de scheepvaart heeft zich, naast de schaalvergroting, voortdurend voortgezet. Voor het bulkvervoer werden uiteindelijk schepen ontwikkeld tot een laadvermogen van 500.000 dwt.

Een grote vlucht nam de specialisatie in het stukgoederenvervoer. Vond dit vervoer aanvankelijk plaats met stukgoedvrachtschepen, heden ten dage zien wij een enorme variëteit aan schepen die specifiek zijn aangepast aan de te vervoeren lading. Op een aantal van deze, met name ook voor het militaire gebruik van belang zijnde, ontwikkelingen zal hier nader worden ingegaan.

Een revolutie in het stukgoedvervoer ontstond door de intrede van de container. Steeds grotere containerschepen namen de plaats in van de conventionele stukgoedschepen. Momenteel varen reeds de derde-generatiecontainerschepen met een capaciteit van 3000 teu (Twenty feet Equivalent Units). Een andere belangrijke ontwikkeling is de opkomst van de Ro/Ro-schepen (roll-on/roll-off-schepen). Deze schepen beschikken over een of meer autodekken die met behulp van een laadklep (voor, achter of in de zijkant) zeer snel kunnen worden beladen met voertuigen en overig rijdend materieel.

Een scheepstype waarvan aanvankelijk veel werd verwacht, maar dat niet op grote schaal tot exploitatie is gekomen, is het Lash-schip (Lighter Aboard Ship). Deze lichtermoederschepen vervoeren complete binnenschepen (bakken, lichters). Die bakken worden in de loshaven overgeslagen en kunnen vervolgens via de binnenvaart-

Het Lash-schip Bilderdijk tijdens het lossen van een bak

wegen naar hun bestemming worden gesleept. De grote passagiersschepen hebben in de loop der jaren op de lange trajecten de concurrentie met de luchtvaart verloren. Zij worden alleen nog gebruikt in de toeristenindustrie als cruiseschepen. Op de korte trajecten (veerdiensten) zijn ze nog volop in gebruik, veelal wél gecombineerd met Ro/Ro-mogelijkheden.

Ontwikkeling van de zeehavens sedert 1945

De geschetste ontwikkeling zou niet mogelijk zijn geweest indien niet tegelijkertijd de afhandelingsmogelijkheden voor zeeschepen in dezelfde mate waren ontwikkeld. Met name in de haven van Rotterdam heeft zich sedert de Tweede Wereldoorlog een spectaculaire ontwikkeling voorgedaan.

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog bestond het havengebied voornamelijk uit drie havenbekkens, de Waalhaven (hoofdzakelijk in gebruik als massagoedhaven), de Merwehaven (stukgoedhaven) en de eerste Petroleumhaven; een tweede Petroleumhaven was in aanleg. De Rotterdamse haven is zwaar beschadigd uit de oorlog gekomen. Alhoewel de schade aan haveninstallaties door het grote bombardement in 1940 beperkt bleef, werden met name in 1944 door de bezetter enorme vernielingen aangericht. De balans van vijf oorlogsjaren was een verlies van 35% van de kademuren, 45% van de overslagcapaciteit en ca. 30% van de opslagruimte.

Na de oorlog kregen herstel en modernisering van de haven de hoogste prioriteit. Omstreeks 1950 was de wederopbouw voltooid. Deze wederopbouw is slechts de basis geweest voor een steeds verder gaande expansie. De toenemende omvang van het zeevervoer en de voortgaande specialisatie en schaalvergroting van de zeeschepen vergden een voortdurende aanpassing van de havencapaciteit zowel qua ligplaatsen als qua overslag en opslagmiddelen.

In 1953 werd het Botlekgebied uitgebreid met een derde Petroleumhaven, geschikt voor schepen tot 65.000 t. In 1960 werd het 15 km lange Europoortplan in gebruik genomen. Deze expansie heeft zich voortgezet door o.m. de aanleg van de Maasvlakte en de zg. Eurogeul. Via dit „onderzeese kanaal” is Rotterdam nu bereikbaar voor schepen tot 72 voet diepgang met een laadvermogen van 300.000 dwt.

Door de ideale ligging van Rotterdam met een open verbinding naar de Noordzee en goede water- en landverbindingen naar het achterland heeft de haven zich ontwikkeld tot een zg. „multi-purpose port” met havenbekkens en overslagmaterieel die zijn afgestemd op de afhandeling van een enorme variëteit aan schepen, van binnenschip tot mammoettanker.

Om de lezer een indruk te geven van de omvang en mogelijkheden van de haven, het volgende ter illustratie. Het havengebied omvat circa 50 havenbekkens met een totale kadelenkte van 37 km. Voor de overslag van goederen kan o.m. worden beschikt over 322 kranen, 20 laadbruggen, 31 containerkranen en 14 Ro/Ro-ligplaatsen. Hiermee wordt per jaar gemiddeld 240 miljoen t aan goederen overgeslagen, hetgeen Rotterdam tot de grootste haven ter wereld stempelt.

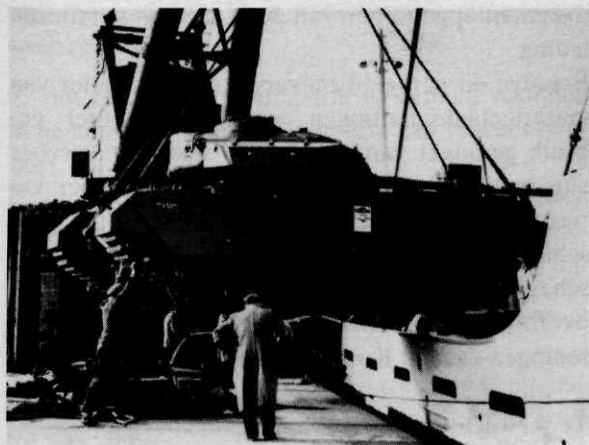
Ook andere havens hebben uiteraard hun aandeel gekregen in deze ontwikkeling in de scheepvaart, en voor zover ter plaatse onvoldoende ruimte beschikbaar was werden nieuwe havens aangelegd. Het Sloehavengebied bij Vlissingen en de Eemshaven zijn hiervan voorbeelden.

Vervoer voor Defensie

De Nederlandse krijgsmacht beschikt niet over eigen zeeschepen voor het vervoer van personeel en/of materieel. Weliswaar zijn bij de Koninklijke marine twee bevoorradingsschepen in de vaart, maar deze hebben hun specifieke taak te verrichten voor de bevoorrading van vlootenheden. Derhalve dient bij het zeevervoer voor Defensie gebruik te worden gemaakt van het civiele zeevervoerpotentieel. Afhankelijk van hoeveelheid en soort te vervoeren lading, laad- en loshaven, en uiteraard de te betalen zeevracht, wordt hiertoe gebruik gemaakt van lijndienstafvaarten, of er wordt een schip gecharterd.

Het bureau Zeevervoer en Binnenscheepvaart van de afdeling Vervoer en Verkeer van de staf BLS is belast met het management van het zeevervoer voor de Koninklijke landmacht. Het bureau heeft tevens tot taak in het kader van het single-servicemanagement, het zeevervoer voor de Koninklijke luchtmacht te behartigen; incidenteel wordt vervoersteun verleend aan de Koninklijke marine.

Zoals de lezer zelf kan concluderen is de mate



Overslag van een Centuriontank uit een coaster; op de zijkant van de tank is het symbool van het Mutual Defense Aid Program zichtbaar

waarin zeevervoer sedert de Tweede Wereldoorlog een rol heeft gespeeld onderhevig geweest aan sterke wisselingen. Werd aanvankelijk — door onze belangen in Nederlands-Indië — intensief gebruik gemaakt van dit medium voor zowel troepentransport als materieelvervoer, thans beperkt het vervoer over zee zich tot het vervoer van goederen.

Terugblik

Ter inleiding van het huidige gebruik van dit vervoermedium een korte terugblik op de wijze waarop na de Tweede Wereldoorlog zeevervoer onder meer werd benut voor de krijgsmacht.

De eerste grote verschepingen die na de Tweede Wereldoorlog werden gerealiseerd, waren de troepentransporten naar en van Nederlands-Indië. Voor het vervoer van personeel werd gebruik gemaakt van passagiersschepen of van vrachtschepen waarvan de ruimen waren verbouwd tot slaapaccommodatie. Deze schepen werden gecharterd voor verscheidene opeenvolgende reizen. Het materieel werd — zoals ook thans nog gebruikelijk is — verscheept met de lijndienstafvaarten.

In het begin van de jaren '50 kwamen de grote verschepingen op gang van door de Verenigde Staten geschonken defensiematerieel in het kader van het Mutual defense aid program (MDAP). Dit materieel werd, voor zover afkomstig uit de VS, voor 50% verscheept met schepen onder Amerikaanse vlag en voor 50% met Nederlandse schepen. De regeling van het vervoer met Nederlandse schepen was een verantwoordelijkheid van de Ne-

derlandse krijgsmacht. Behalve uit de VS werd ook materieel uit andere landen ter beschikking gesteld. In dit kader werden bv. Centuriontanks uit Engeland in gecharterde coasters verscheept. Bovendien werden partijen munitie aangevoerd uit laadhavens in Engeland, Italië, Joegoslavië en zelfs uit Japan.

Door het ter beschikking stellen van een Nederlands detachement aan de strijdkrachten van de Verenigde Naties in Korea diende vervoer naar en van Korea te worden gerealiseerd. Bij het vervoer van personeel werd gewoonlijk gebruik gemaakt van Amerikaanse troepenschepen, in combinatie met het vervoer van andere Europese detachementen. Dit hield veelal in dat buiten Nederland in- en ontschepingen plaatsvonden in diverse Europese havens, zoals Piraeus en Marseille.

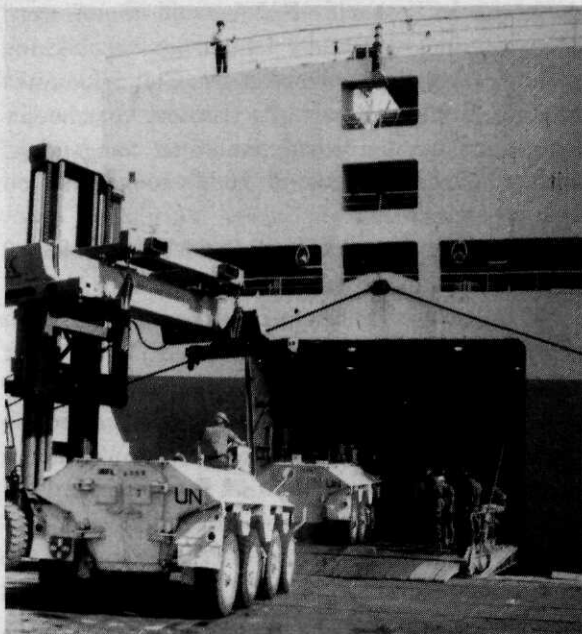
Inmiddels behoorden ook de verschepingen van detachementen naar en van Suriname tot de werkzaamheden. Ex-Surinamelingen zullen zich ongetwijfeld de namen herinneren van de schepen van de KNSM (Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij) waarmee een geregelde dienst op Suriname en de Nederlandse Antillen werd onderhouden. Dit waren o.m. de motorschepen „Oranje Nassau” en „Prins der Nederlanden”. Nadat in 1972 de KNSM haar passagiersvaart op het Caribisch gebied door de enorme opkomst van het personeelvervoer door de lucht beëindigde, beperkte het militaire zeevervoer zich nog tot de verscheping van materieel en verhuisboedels van aldaar gestationeerd personeel. Ook het intercontinentale passagiersvervoer voor de krijgsmacht in Suriname werd sedertdien per luchtvervoer uitgevoerd.

Vermeldenswaard zijn nog de verschepingen voor:

- de troepenmacht in Nieuw-Guinea (voor het troepentransport werden de „Zuiderkruis”, de „Waterman” en de „Groote Beer” gecharterd);
- de hulpverlening bij rampen (uitzending in 1969 van een genieconstructiecompagnie naar Tunesië);
- Unifil.

Zeevervoer heden

Momenteel wordt de belangrijkste vervoersstroom gevormd door het door de Directie Materieel Koninklijke landmacht en Directie Materieel



Inscheping van Unifil-materieel op een Ro/Ro-schip

Koninklijke luchtmacht in de VS aangeschafte materieel. Voor de regeling van het binnenlands vervoer in Amerika, en de coördinatie van de aanlevering bij de desbetreffende rederijen, beschikt de Afdeling Vervoer en Verkeer over een Bureau Aan- en Afvoer USA in Baltimore.

Alhoewel de Koninklijke marine zelfstandig het zeevervoer contracteert, vindt nauwe coördinatie plaats met de Afdeling Vervoer en Verkeer van de Staf BLS. Met name de fysieke goederenafhandeling in de VS (o.m. consolidatie van containers) alsmede het in- en uitklaren van goederen e.d. worden mede voor de Koninklijke marine uitgevoerd door het Bureau Aan- en Afvoer te Baltimore.

Het materieel, afkomstig uit de verschillende depots in de VS alsmede van civiele leveranciers, wordt in principe per Amerikaans binnenlands vervoer aangeleverd op een centraal punt en daar geconsolideerd tot containerladingen. De containers worden vervolgens per containerlijndienst naar Rotterdam verscheept, waar door zorg van het Bureau Aan- en Afvoer Zuid de lading wordt gecontroleerd op schade en daarna douanetech- nisch wordt afgehandeld, gesorteerd en naar de eindbestemming afgevoerd.

De vervoerde tonnage wisselt per jaar. Teneinde de lezer een indruk te verschaffen omtrent de omvang van het huidige zeevervoer is in de tabel een

overzicht opgenomen van de in 1983/84 vervoerde lading.

Behalve dit geregeld zeevervoer in het kader van materieelaanschaffingen wordt incidenteel gebruik gemaakt van zeeschepen voor het vervoer van materieel voor oefeningen. Dit vervoer varieert van verschepingen van Lance-raketten voor schietoefeningen op Kreta tot het charteren van schepen voor de Koninklijke marine voor het overbrengen van materieel voor de jaarlijkse oefeningen van het Korps Mariniers in Noorwegen.

Te verwachten ontwikkelingen

Naar verwachting zal de containerisatie nog verder doorzetten. Dit betekent meer containerschepen, ten koste van de conventionele stukgoed- schepen. Voorts zullen ook de Ro/Ro-schepen op steeds meer trajecten hun intrede doen. Ook de combinatie van container en Ro/Ro zal zich uitbreiden. De ontwikkeling van steeds snellere schepen is door de hoge brandstofkosten afge- remd. De Sealand-containerschepen, die in vier dagen de Atlantische Oceaan konden oversteken, zijn inmiddels uit de vaart genomen. Een aantal van deze schepen is door het Amerikaanse Military Sealift Command overgenomen. Om deze sche- pen optimaal te kunnen benutten voor militaire doeleinden werd een gedeelte van de containerca- paciteit omgebouwd tot Ro/Ro-dekken.

In de kleine vaart is er momenteel een toeneming van het aantal kustvaartuigen met geringe diep- gang en lage opbouw, hetgeen de mogelijkheid biedt via de grote rivieren en kanalen tot ver in het binnenland lading af te leveren.

Om een optimaal en efficiënt gebruik te maken van de mogelijkheden die zeescheepvaart biedt, zullen de ontwikkelingen door de militair-vervoer- planner nauwlettend moeten worden gevolgd. Een goed inzicht in de mogelijkheden van deze vervoerstechniek — hoe bescheiden de omvang van de voor de krijgsmacht vervoerde tonnage

Overzicht van uit de VS voor KL en KLu aangevoerde lading

Jaar		Colli	Gewicht	Maat
1983	KL	6.691	3.200.364 kg*	10.120 m ³
	KLu	17.314	1.065.087 kg	2.732 m ³
1984	KL	5.613	778.570 kg	1.824 m ³
	KLu	16.373	810.162 kg	2.442 m ³

* De relatief hoge tonnage vervoerd KL-materieel in 1983 is het gevolg van o.m. de verscheping van brugslagmaterieel.

ook moge zijn — blijft noodzakelijk, en wel om twee redenen:

1. om zo doelmatig mogelijk te kunnen voorzien in de nationale militaire behoefte aan vervoer over zee;
2. om een zo efficiënt mogelijke steun te kunnen verlenen bij de ontvangst en overslag van goederen, van overzee aangevoerde onderdeelsuitrustin-

gen en voorraden voor de zg. „external reinforcements”.

Zowel technische ontwikkelingen van schepen, haveninstallaties en overslagmethodieken, als tariefvorming zijn facetten waarmee de militair-zeevervoerder vertrouwd dient te zijn en te blijven om aan bovenstaande eisen te kunnen tegemoetkomen.



B. Kantborg

luitenant-kolonel van de aan- en afvoertroepen

AAT70

Spoorwegvervoer

Het nationale spoorwegsysteem vormt een van de pijlers, waarop de militair-vervoersplanning, zowel voor vredes- als oorlogstijd, steunt. De sterke afhankelijkheid (met name van de Koninklijke landmacht) van de nationale spoorwegorganisatie blijkt uit de nagenoeg dagelijkse behoefte aan spoorwegvervoer voor verplaatsingen in het kader van schietseries, oefeningen en logistieke vervoeren. Het belang van de KL bij een goed geleid en goed functionerend spoorwegsysteem komt nog sterker tot uitdrukking wanneer wij spreken over het op voet van oorlog brengen en houden van zowel onze nationale als de geallieerde strijdkrachten. Te denken valt slechts aan de behoefte aan spoorwegcapaciteit ten behoeve van:

- mobilisatieopkomstvervoeren;
- verplaatsing van eenheden en voorraden van 1 Legerkorps en Nationaal Logistiek Commando naar de gevechtszone;
- evacuatievervoeren;
- geneeskundige afvoer;
- „last but not least” vervoeren in het kader van „Host nation support” aan de via Nederland te verplaatsen Amerikaanse en Britse versterkingen van Centraal-Europa.

Zoals de lezer uit perspublicaties heeft kunnen vernemen, wordt bij de NS met voortvarendheid uitvoering gegeven aan een plan de verliesgevende sector goederenvervoer uit de rode cijfers te halen. Uitvoering van dit plan heeft inmiddels geleid tot sluiting van een groot aantal goederenstations en spoorwegemplacements. Verdergaande effectuering van dit saneringsplan zal o.m. gevolgen hebben voor de wijze waarop in de toekomst in de militaire behoeften aan spoorwegvervoer zal kunnen worden voorzien.

Dit artikel richt zich op recente ontwikkelingen in de sector goederenvervoer bij de NS en de wijze waarop door de Koninklijke landmacht op deze

ontwikkelingen zal worden ingespeeld om aan de militaire behoefte aan spoorwegvervoerscapaciteit, ook in de toekomst, zo optimaal mogelijk te kunnen tegemoetkomen. Achtereenvolgens komen aan de orde:

- de ontwikkeling van het goederennet sedert het begin van de jaren '70;
- het thans door de NS in uitvoering genomen saneringsplan;
- de onderkende consequenties voor de KL;
- het antwoord dat de KL mogelijk zal geven op deze nieuwe ontwikkeling.

Ontwikkeling sedert 1971

Wat is nu de aanleiding geweest tot de door de NS in studie genomen sanering? Het antwoord hierop vindt men in de slechte financiële resultaten in de goederenvervoersector. Werd in 1981 nog 21 miljoen t goederen per spoor vervoerd, met als netto bedrijfsresultaat een verlies van ca. f 36 miljoen, in 1982 bleek de vervoerde tonnage te zijn afgenomen tot 18 miljoen t, resulterende in een exploitatietekort van f 73 miljoen.

Een naar aanleiding van deze ontwikkeling opgestelde herziene meerjarenraming voor de periode 1982/1987 toonde zonneklaar aan, dat geen significante verbetering van de financiële situatie zou zijn te verwachten (tabel 1). Alhoewel voor 1983-1987 een geringe vermindering van het jaarlijkse verlies mocht worden aangenomen, zouden de jaarlijkse bijdragen uit de rijksmiddelen toch mi-

TABEL 1
Meerjarenraming 1982-1987
(bedragen in f mln; prijspeil november 1982)

	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Opbrengsten	278	265	269	267	272	276
Kosten	351	343	343	339	336	339
Resultaat	-73	-78	-74	-72	-64	-63

nimaal het tweevoudige moeten bedragen van hetgeen in 1981 moest worden bijgepast.

Gezien de precaire budgettaire situatie was het voor de overheid niet langer mogelijk de toegenomen tekorten volledig te blijven vergoeden. Dit gegeven was voor de minister van verkeer en waterstaat aanleiding de NS te verzoeken een studie uit te voeren naar een verdere aanpassing van het produktie- en bedieningsmodel, waardoor een halvering van de oorspronkelijk voor de jaren 1984-1987 geraamde tekorten zou kunnen worden gerealiseerd. Daarbij zou de landelijke spreiding van het NS-goederenvervoer zoveel mogelijk moeten worden gehandhaafd. De studie diende te worden uitgevoerd exclusief beleidsimplicaties, d.w.z. dat geen rekening moest worden gehouden met het sociaal-economische aspect, met defensiebelangen en met de reservefunctie van de NS, d.w.z. de noodzaak voor het beschikbaar hebben van reservecapaciteit voor het opvangen van calamiteiten.

Sanering goederennet 1971-1982

Dit was niet de eerste maal in het bestaan van de Nederlandse Spoorwegen dat tot een reductie van het landelijk goederenvervoernet moest worden besloten.

In 1971 beschikte de NS over een goederennet met 329 laad- en losplaatsen en 14 rangeerstations. Ook toen, op grond van slechte bedrijfsresultaten, moesten maatregelen worden genomen en werd besloten het organisatiebureau McKinsey een bedrijfsonderzoek te laten instellen. McKinsey adviseerde tot een drastische inkrimping van het aantal bedieningsplaatsen en rangeerstations. Na voltooiing van een additionele, interne NS-studie, werd besloten het goederennet in te krimpen tot 155 laad- en losplaatsen met 8 rangeerstations; een reductie van circa 50%.

Opvallend zijn de sluitingen van grote aantallen bedieningspunten in drie regio's, met name:

- Zeeland, van 23 naar 7 laad- en losstations;
- Noord-Holland van 26 naar 10 laad- en losstations;
- Noordoost-Nederland van 81 naar 26 laad- en losstations.

Opmerkelijk is bovendien dat Zuid-Limburg, ondanks het relatief kleine aantal grote industrieën, ongemoeid werd gelaten. Als rangeerstations ble-

ven bestaan, van noord naar zuid, Onnen, Amsterdam-Watergraafsmeer, Amersfoort, Elst, Rotterdam, Venlo, Blerick en Susteren.

Na deze ingrijpende reorganisatie vond tot januari 1982 nog een aantal aanpassingen van het goederennet plaats, zij het dat in deze periode sprake was van marginale wijzigingen bij het aantal laaden losplaatsen: een reductie van 155 naar 148. Mede door het in bedrijf stellen van het moderne rangeerstation Kijfhoek bij Rotterdam konden bovendien de rangeerstations Elst en Blerick worden gesloten. Blerick wordt thans benut als containerterminal.

Saneringsplan 1984, basisnet goederenvervoer

Om het bestaande exploitatietekort terug te brengen tot een aanvaardbaar niveau van f 30 à 35 miljoen per jaar heeft de NS voor een andere aanpak gekozen dan in het verleden. Was het onderzoek toen primair gericht op „welke stations kunnen worden gesloten binnen het bestaande produktie- en bedieningsmodel?“, nu was de studie gericht op het ontwerp van een *minimaal basisnet*, met daarbij twee opties: radicale inkrimping, of inkrimping in mindere mate, met een deel van de lasten afgewenteld op de klant.

Het zou te ver voeren alle overwegingen van de NS hier in beschouwing te nemen. Volstaan zal worden met een indicatie te geven omtrent de diversiteit aan factoren, die in de studie een rol hebben gespeeld.

Kostenaspecten

In beschouwing werden genomen de kosten verbonden aan de volgende factoren.

- a. *Het rollend materieel*, t.w. onderhoud, energie en afschrijving. Met name de vervanging van het bestand aan dieselelektrische locomotieven is hierbij bestudeerd. Gezien het belang van deze tractie voor vervoer in buitengewone omstandigheden zal later in dit artikel aan deze problematiek afzonderlijk aandacht worden besteed.
- b. *De infrastructuur*, waaronder te verstaan onderhoud en vernieuwing van rangeerterreinen, stationsinfrastructuur en goederenlijnen.
- c. *Het personeel van de uitvoerende diensten*, t.w. machinisten en overig rayonpersoneel, zoals personeel in werkplaatsen. Dit aspect is een onder-

werp van bijzondere zorg geweest bij de NS. De uiteindelijke voorstellen zullen immers leiden tot een verlies van ca. 820 arbeidsplaatsen. De verminderde personeelsbehoefte kan echter door natuurlijk verloop en interne overplaatsing worden opgevangen. Wel moet rekening worden gehouden met extra kosten door het niet direct beschikbaar zijn van alternatieve functies voor overcomplete rakend personeel.

d. De „overhead”, waaronder mede worden verstaan de kosten verbonden aan de bediening van de spoorweginfrastructuur, planning en uitvoering van de inzet van de locomotieven, en de inzet van het wagenpark.

Marktaspecten

Behalve naar deze kostenaspecten diende te worden gekeken naar de marktaspecten:

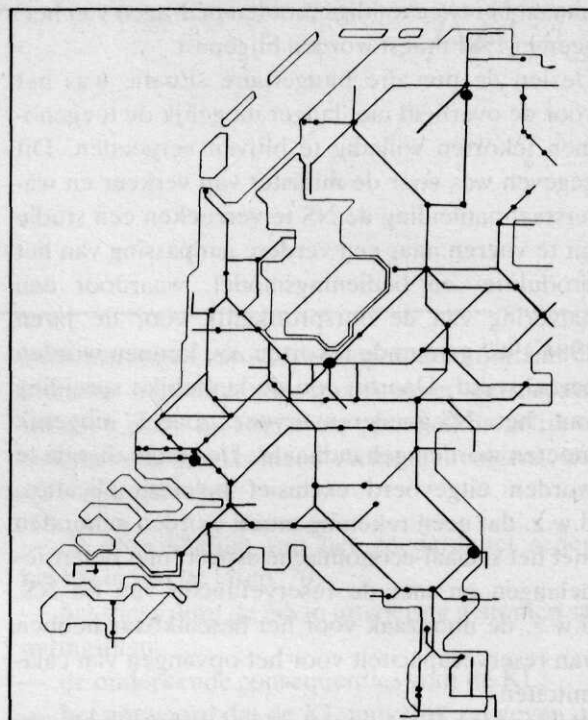
- de perspectieven van klanten en goederencategorieën;
- de problemen van klanten;
- de tijdsduur van de uitvoering van de netsanering.

In gesprekken met verladers en ondernemingsorganisaties merkte de NS herhaaldelijk twijfel aan de continuïteit van het goederenvervoer per spoor op landelijke schaal. Deze twijfel gold niet zozeer het vervoer naar en van grote industriële concentraties, als wel het vervoer op de regionale vertakkingen van het net, in het bijzonder in het noorden van ons land. In de optiek van de NS is het nu al jarenlang optredende, zogeheten „verlies” van het goederenvervoer per spoor hieraan schuld. Naar aanleiding van deze constatering stelde de directie van de NS in haar rapporten aan de minister van verkeer en waterstaat dan ook:

. . . al ligt de verklaring van het „verlies”, zoals bij ingewijden bekend, in de ongelijkheid van de concurrentievoorwaarden tussen binnenvaart, weg en rail (infrastructuur in de eerste plaats), naar wij vreezen is inmiddels een verliesimago ontstaan, dat op den duur een funeste invloed zal hebben op onze presentie in diverse regio's van ons land in onze marktpositie.

Basisnet goederenvervoer 1985

Eind 1983 was de analyse van het produktie- en bedieningsmodel uitgekristalliseerd in de vorm



Afb. 1 NS-goederennet per 2 juni 1985: ● 82 goederenstations (laad- en losplaatsen); ● 4 rangeerterreinen

van een landelijk vertakt net met 95 bedieningspunten. Dit betekent een voorgenomen sluiting van 43 openbare laad- en losplaatsen gedurende de periode juni 1984 - juni 1985 (zie afb. 1).

De sluiting van deze bedieningspunten zal naar verwachting leiden tot het verlies van een zeer bescheiden deel van het NS-goederenvervoer per spoor: ca. 0,3 miljoen t (1,6% van het goederenvervoer).

Gehandhaafd blijven ca. 60 openbare laad- en losplaatsen, waar een afhandeling wordt verwacht van 1500 of meer wagens per jaar. Voorts zullen ca. 20 openbare laad- en losplaatsen worden opengehouden als zg. „meeneemstations”, d.w.z. geen beladingen van volle treinen op deze stations, maar afhandeling van individuele wagons, die in voorkomend geval in de normale goederendienst zullen worden meegenomen.

In dit totaal van 80 laad- en losplaatsen zijn niet begrepen de reeds bestaande particuliere raccordementen (raccordement = een samenstel van sporen met een directe aansluiting op het openbare spoorwegennet) en de eventueel door het bedrijfsleven en/of overheidsinstanties nieuw te bouwen resp. van de NS over te nemen goederenstations.

Ten slotte zullen in het net vier rangeerstations worden gehandhaafd. De NS meent op deze wijze de financiële doelstelling — het terugbrengen van het exploitatietekort naar f 30 miljoen in 1987 — te kunnen realiseren.

De financiële uitkomst van de studie kan als volgt worden samengevat: gebaseerd op het prijspeil 1983 zullen de tekorten in de exploitatie van het goederenvervoer per spoor, op constant prijspeil, afnemen van f 41 miljoen in 1984 tot f 30 miljoen in 1987 (tabel 2). Daarbij wordt aangetekend dat aan deze tekorten een marge dient te worden toegevoegd in verband met mogelijke thans nog niet te voorziene ontwikkelingen. Dit geldt uiteraard in wat mindere mate voor de korte termijn, maar bv. voor de jaren 1986 en '87 acht de NS een marge van f 15 miljoen, zijnde 5% van de kosten en 5,5% van de opbrengsten (1987), absoluut noodzakelijk. Als voorbeelden van dergelijke mogelijke ontwikkelingen kunnen worden genoemd conjunctuur, milieu (onder meer bij vervoer van gevaarlijke stoffen), energieprijzen, alsmede vervoerpolitieke en marktontwikkelingen.

Bezwaren

De NS heeft aan dit plan uiteraard ruime bekendheid gegeven in de kring van haar verladers, waaronder de Koninklijke landmacht.

Eerder in dit artikel werd reeds gememoreerd dat een van de randvoorwaarden, die de minister van verkeer en waterstaat in zijn opdracht aan de NS had gesteld, was: „geen rekening te houden met beleidsimplicaties van sociaal-economische aard, defensie en de reservefunctie”. Aan deze opdracht heeft de NS voldaan! Zoals mocht worden verwacht, zijn echter zowel van de zijde van het particuliere bedrijfsleven als van de zijde van overheidsinstanties, waaronder het departement van defensie, bezwaren ingebracht tegen een deel van de voorgenoemde sluitingen.

Het voert in dit bestek te ver om alle tegen het saneringsplan ingediende bezwaren de revue te laten passeren. Wel is het voor een juiste beeldvorming noodzakelijk een illustratie te geven van de

TABEL 2
Tekorten exploitatie goederenvervoer per spoor
(bedragen in f mln)

		1984	1985	1986	1987
Raming nov '82	(prijspeil '82)	74	72	64	63
Raming mrt '84	(prijspeil '83)	41	39	35	30

zeer uiteenlopende aard van de gevolgen, die zijn verbonden aan de geleidelijke verkleining van een vervoersnetwerk, dat in een periode van hoogconjunctuur was uitgegroeid tot een landelijk gespreid vervoerssysteem met meer dan 300 bedieningspunten in 1971, tot een bedieningsmodel dat, na de voltooiing van het saneringsplan, zal bestaan uit een netwerk met circa 80 laad- en losplaatsen. Aangezien in dit artikel nog nader zal worden ingegaan op de consequenties voor de Koninklijke landmacht, wordt hier volstaan met een korte bloemlezing van de problemen die de sanering meebrengt voor de civiele sector in vier regio's, nl.: Groningen/Drachten; IJmuiden; Helmond; Zeeland.

GRONINGEN/DRACHTEN

Aan de spoorlijn Groningen-Drachten liggen de laad- en losplaatsen Roden, Leek, Marum-Oost en Drachten. Volgens plan zouden deze uiterlijk 2 juni 1985 worden gesloten. De totale vervoersomvang via de lijn is gering. In 1983 werden 750 wagens naar en van deze laad- en losplaatsen vervoerd. Het exploitatietekort op de lijn was in 1982 ruim f 1 miljoen. Het wegvervoer, of een combinatie van spoor- en wegvervoer, vormt voor de verladers een redelijk alternatief. In brieven van belanghebbenden werd de NS gewezen op de negatieve gevolgen van een verdere verlaging van het voorzieningenniveau van het railvervoer in het noorden. Gepleit werd voor de handhaving van de spoorlijn. Gezien echter de exploitatietekorten, de te verwachten aanzienlijke investeringen voor de noodzakelijke vernieuwingen van de lijn (ca. f 14 miljoen), de aanwezige alternatieve vervoersmogelijkheden en het uit verkeerstechnisch oogpunt weinig gelukkige tracé, achtte de staatssecretaris handhaving van de lijn, ook op grond van regionaal-economische overwegingen, niet voor de hand liggend.

IJMUIDEN

Bij IJmuiden spelen de volgende aspecten een rol. Het eindpunt van het in 1983 voor het reizigersvervoer gesloten traject Santpoort-IJmuiden bevindt zich op de terreinen van het Staatsvissershavenbedrijf. De goederenstroom van en naar IJmuiden heeft dan ook uitsluitend betrekking op goederen die afkomstig zijn van of bestemd zijn

voor bedrijven die op deze terreinen zijn gevestigd, en wel hoofdzakelijk de afvoer van vis en aanvoer van goederen voor offshore-activiteiten (buisen) met een vervoersomvang van ongeveer 400 wagens per jaar (10.000 t); het exploitatietekort op deze lijn bedraagt ongeveer f 450.000 per jaar.

Twee motieven, die ondanks de bescheiden omvang, pleiten voor handhaven van het goederenvervoer per spoor zijn enerzijds de nationale betekenis van de havens van het Staatsvissershavenbedrijf en de negatieve gevolgen van het verdwijnen van de spoorwegaanvoeren, en anderzijds de belangen van met name de visverwerkende bedrijven. De visexporteurs verladen per jaar ca. 6000 t verse vis voor export naar Italië. Deze vis vertegenwoordigt een exportwaarde van rond de f 75 miljoen per jaar. Gezien het feit dat de Italiaanse ontvangers aanvoer per spoor min of meer eisen, zou opheffing van de spoorlijn Santpoort-IJmuiden deze exporteurs dwingen tot dubbele verlading, aangezien zij de vis per vrachtauto naar een andere laad- en losplaats moeten gaan vervoeren. Dit zal niet bevorderlijk zijn voor de kwaliteit van de verse vis. Tevens zal dit gebroken vervoer sterk kostenverhogend werken. De concurrentiepositie, met name ten opzichte van Denemarken, zal nadelig worden beïnvloed, hetgeen de export ernstig zal belemmeren. Een alternatieve transportwijze, zoals door middel van containers, is eveneens kostenverhogend en wordt slechts op lange termijn overwogen.

HELMOND

Helmond wordt door het ministerie van economische zaken beschouwd als een groeikern, waar sluiting van de laad- en losplaats het verlies van een vestigingsplaatsfactor betekent. De NS-directie heeft evenwel gesteld dat de huidige vervoersomvang en de toekomstverwachtingen van de laad- en losplaatsen een voortgaande exploitatie niet rechtvaardigen. De vervoersomvang van Helmond was in 1983 gedaald tot 124 wagens. Voor het behoud zouden aanzienlijke bedragen in de modernisering van de beveiliging (f 900.000) moeten worden geïnvesteerd. Ondanks deze ontwikkelingen heeft het ministerie van verkeer en waterstaat op verzoek van Economische zaken de beslissing tot sluiting van de laad- en losplaats Hel-

mond uitgesteld, teneinde de consequenties van sluiting nader te kunnen bezien.

ZEELAND

De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Midden- en Noord-Zeeland heeft de aandacht gevestigd op de gevolgen van een sluiting van diverse Zeeuwse laad- en losplaatsen (Goes, Kruiningen, Yerseke, Middelburg en Vlissingen). Met name wordt gewezen op de belemmering van de groeikansen van een aantal bedrijven en het zeehavenbelang van Vlissingen. Gezien het feit dat de railverbinding met de zeehaven Vlissingen in het Sloehavengebied wordt gehandhaafd, worden door de staatssecretaris van verkeer en waterstaat deze punten niet zwaarwegend genoeg geacht om van de NS-plannen af te wijken.

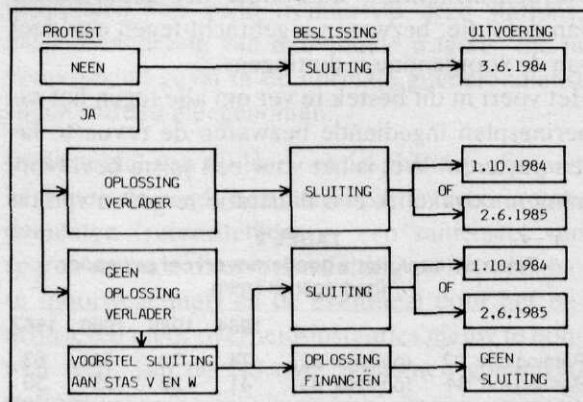
Gefaseerde uitvoering

Rekening houdende met de ingebrachte bezwaren werd vastgesteld, dat de sanering zou worden uitgevoerd in drie fasen. Fase I behelst de sluiting per 3 juni 1984 van de stations, tegen wier sluiting geen bezwaar werd ingebracht, en sluiting per 1 oktober 1984 (fase II), resp. 2 juni 1985 (fase III) van de stations, tegen wier sluiting wel protest werd aangetekend (afb. 2).

Bij de aanbidding van haar saneringsvoorstel aan de minister van verkeer en waterstaat plaatste de directie van de NS bij de voorgenomen sluitingen de volgende kanttekeningen.

1. Aan de sluitingen per 3 juni 1984 zijn voor de verladers die van deze laad- en losplaatsen gebruik maken, geen problemen van betekenis verbonden.

Afb. 2 Gefaseerde uitvoering van de sanering



2. In verschillende gevallen is de klant al, vooruitlopend op sluiting, tot een andere vervoerswijze overgegaan.

3. Voor het merendeel van de voor 1985 op het programma staande sluitingen zijn bij verladers evenmin problemen gerezen. Waar dat wel het geval was konden doorgaans, in overleg met hen, oplossingen worden gevonden, o.m. door in diverse gevallen sluiting van 1984 uit te stellen tot 1985.

4. De beslissing tot sluiting in weerwil van kenbaar gemaakte bezwaren betekent absoluut niet dat deze argumenten in de visie van de NS onbelangrijk zouden zijn. De door de minister gevraagde halvering van de tekorten op het goederenvervoer per spoor kan echter niet worden bereikt wanneer de laad- en losplaatsen, waarom het in deze gevallen gaat, toch open zouden blijven.

Wanneer dit artikel verschijnt zullen de voorgenomen sluitingen (behalve enkele laad- en losplaatsen, waarover de onderhandelingen met belanghebbende verladers nog niet zijn afgerond) zijn uitgevoerd. Een opleving in het goederenvervoer in 1984, in samenhang met de verminderde exploitatiekosten, heeft in 1984 reeds geleid tot een beter exploitatieresultaat in de goederensector. Blijkens het NS-jaarverslag 1984 steeg het goederenvervoer met 10%, van 18 naar 19,9 miljoen t; de kosten daalden in de loop van 1984 met 10%.

Vervanging dieselelektrische locomotieven

Bij het aanduiden van de kostenaspecten, die bij de ontwikkeling van het saneringsplan goederenvervoer in beschouwing werden genomen, werd reeds de aandacht gevestigd op de specifieke problematiek aangaande de vervanging van de dieselelektrische (DE) locomotieven. De DE-locomotieven zijn speciaal beschikbaar voor de goederendienst op de niet-geëlektrificeerde lijnen en voor het rangeren, en als zodanig mede van direct belang voor het militaire vervoer per trein.

Het huidige bestand aan DE-locomotieven, ca. 200 stuks, is kort na de Tweede Wereldoorlog aangeschaft en nadert het einde van zijn levensduur. Het merendeel van dit tractiematerieel komt niet in aanmerking voor renovatie, zodat binnen een aantal jaren een begin moet worden gemaakt met vervanging.

Derhalve vroeg de NS in 1981 aan de minister van verkeer en waterstaat toestemming voor de aan-

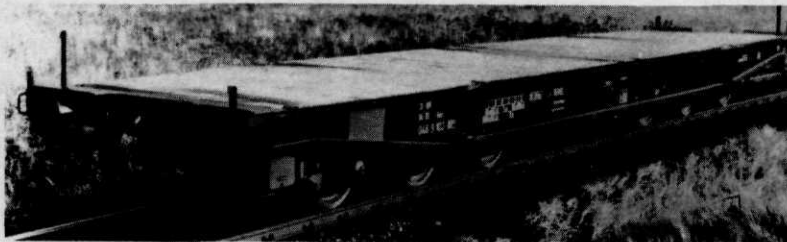
schaf van 50 nieuwe DE-locomotieven als een eerste stap ter vervanging van het huidige bestand. Sedertdien hebben zich echter ontwikkelingen voorgedaan, die voor de staatssecretaris aanleiding vormden het verzoek van de NS aan een kritische heroverweging te onderwerpen. De belangrijkste gronden voor deze heroverweging waren:

— de noodzaak de verliesgevende sector goederenvervoer te saneren;

— het overschot aan locomotieven, in Europa, ontstaan door de teruglopende conjunctuur, en de sluiting van spoorlijnen in een aantal buurlanden.

De NS kreeg opdracht een aangepast investeringsmodel in te dienen. Als basis voor dit model moest het nieuw ontworpen basisnet goederenvervoer worden gehanteerd, rekening houdende met de mogelijkheden van huur of aankoop van tweedehandslocomotieven van buitenlandse spoorwegmaatschappijen, en de mogelijkheid de levensduur van bestaande locomotieven te verlengen. In mei 1984 rondde de NS deze studie af. Ze resulteerde in een nieuw investeringsmodel, waarin werd aanbevolen over te gaan tot aanschaffing van 6 nieuwe locomotieven in 1984/85, en het nemen van een optie voor 44 nieuwe locomotieven, waarvan in 1986 gebruik zou kunnen worden gemaakt. De door de staatssecretaris gesuggereerde mogelijkheden van huur of aanschaffing van tweedehandsmaterieel werden door de NS niet acceptabel geacht. Gemeend werd dat het nieuwe investeringsmodel een oplossing kon bewerkstelligen voor het dilemma tussen enerzijds de noodzaak met vervanging van de DE-locomotieven een begin te maken, en anderzijds te voldoen aan het verzoek de stijging van de financiële lasten in de goederenvervoerssector te beperken.

De staatssecretaris accepteerde dit model niet. Zijn bezwaar was, dat goedkeuring van de door de NS geschetste vervangingsplannen een onevenredig hoge kostenpost voor de aanschaf van een voorserie van 6 locomotieven tot gevolg zou hebben indien in 1986 niet van de optie op 44 locomotieven gebruik zou worden gemaakt. Dit zou leiden tot een meerkostenpost van f 9 miljoen. Uit nader overleg bleek bovendien dat, in tegenstelling tot hetgeen de NS eerder stelde, de noodzaak tot dringende vervanging minder urgent is dan aanvankelijk werd aangenomen. Ook zonder de 6 locomotieven, waarvoor de spoorwegdirectie in



Afb. 3 Het KL-bestand aan speciale platte spoorwagens zal in de periode 1985-87 worden uitgebreid tot 478 stuks; de foto toont een 6-assige LP-Demel, waarvan de KL er thans 75 bezit (laadvermogen 90 t, geschikt voor vervoer van tanks en gemechaniseerde artillerie)

eerste instantie goedkeuring vroeg, blijkt het goederenvervoer met de huidige elektrische en DE-locomotieven te kunnen worden afgewikkeld. Enerzijds zal dit weliswaar kunnen leiden tot hogere onderhoudskosten bij een aantal DE-locomotieven, anderzijds staat daar tegenover, dat de afschrijvingskosten aanmerkelijk lager zullen zijn; in voorkomend geval bestaat bovendien de mogelijkheid een beroep te doen op de Deutsche Bundesbahn (DB). Ook dáár bestaan namelijk problemen bij het goederenvervoer per spoor. Het dalende marktaandeel van de DB, de inkrimping van het spoorwegnet in de BRD, en de herstructurering van het goederenvervoer per spoor zullen in de komende jaren resulteren in een groeiend overschot aan rollend materieel. Thans reeds biedt de DB 20 locomotieven aan voor koop of huur, en de prognose voor de komende jaren is dat de mogelijkheden voor koop of huur van gebruikt spoorwagematerieel zullen toenemen.

Een deel van de door de DB aangeboden locomotieven voldoet aan de eisen die door de NS worden gesteld, en is zelfs wat geluids- en rookgasemissie betreft (men denke aan de steeds strenger wordende milieu-eisen) beter dan de huidige serie DE-locomotieven van de NS. Een nadeel is, dat de DB-locomotieven niet zijn voorzien van een zg. ATB-installatie (Automatische treinbeïnvloeding). Dit in beschouwing nemende werd in november 1984 door de staatssecretaris van verkeer en waterstaat opnieuw besloten de NS geen toestemming te verlenen voor de aanschaf van de 6 gevraagde locomotieven. Ook het verzoek voor het nemen van een optie op 44 locomotieven voor 1986, of daarna, werd afgewezen. Wel is de vervanging van het DE-locomotievenbestand onderwerp van studie gebleven bij het ministerie, hetgeen in september 1985 heeft geresulteerd in de beslissing van de staatssecretaris de NS alsnog toestemming te verlenen met de Zwitsers-Duitse Combinatie BBC-MAK (Brown Boveri Corporation-Maschinenfabrik Kiel) onderhandelingen te

openen omtrent de aanschaf van 60 dieselelektrische locomotieven.

Consequenties van de saneringsoperatie

1. Met de voorgenomen sluiting van de laad- en losplaatsen, 30% van het totale aantal, vervalt slechts 2% van de totale omvang van het goederenvervoer per spoor.
2. Er worden 820 arbeidsplaatsen bespaard.
3. De reservecapaciteit voor de opvang van pieken in het ladingaanbod van het goederenvervoer wordt beperkt.
4. Opstelruimten voor rollend materieel worden qua aantal en capaciteit afgestemd op de behoeften van het openbaar goederenvervoer per spoor.
5. Vervanging van het bestand dieselelektrische locomotieven wordt uitgesteld.

Consequenties voor de Koninklijke landmacht

Waar enerzijds de vervoersmogelijkheden per NS afnemen, heeft zich anderzijds in het achterliggende decennium bij de KL een toenemende behoefte aan vervoersdiensten van de spoorwegorganisatie ontwikkeld. Er is sprake van een tegengestelde beweging van enerzijds capaciteiten en anderzijds behoeften, waarin een punt van evenwicht dient te worden gevonden.

De ontwikkeling bij de NS werd reeds toegelicht. Welke ontwikkelingen op dit gebied hebben zich nu in de afgelopen jaren bij de KL voorgedaan?

Door de introductie van meer en/of zwaarder gemechaniseerd materieel (YPR 765, Leopard-II e.d.), ontstond een grotere behoefte aan vervoer per spoor. Bovendien werden in 1981 maatregelen aangekondigd die dienen te leiden tot een verbetering van de reactietijd van 1 Legerkorps; een van die maatregelen is het sneller beschikbaar stellen van o.m. platte spoorwagens voor het vervoer van zware rupsvoertuigen naar het operatiegebied.

Aangezien aan deze eis niet kon worden voldaan uit het beschikbare potentieel speciale platte wa-

gens uit de Central European Wagon Pool, werd besloten het KL-bestand aan platte wagens uit te breiden tot 478 (afb. 3). De bestelorder, waarin tevens is opgenomen de aankoop van ca. 25 platte wagens ter vervanging van een deel van de 100 speciale platte wagens die de KL al bezit, werd op 12 november 1984 geplaatst. Aflevering zou plaatsvinden aanvullende in het najaar van 1985 en, volgens planning, zijn voltooid in het voorjaar van 1987.

De beslissing tot aanschaffing van dit materieel bracht uiteraard het probleem mee dat moest worden gezocht naar opstelruimte; ter illustratie: het opstellen van 500 platte wagens vergt een spoorlengte van circa 10 km. Het was de taak van de afdeling Vervoer en verkeer van de Landmachtstaf een studie over deze problematiek uit te voeren en in overleg met de NS mogelijke oplossingen voor dit probleem te formuleren.

Tot op heden worden de platte wagens van de KL door zorg van de NS in Nederland opgesteld tegen een bepaalde huursom. De NS maakt voor dit opstellen gebruik van bestaande rangeerterreinen, emplacements en overige spoorweginfrastructuur, verspreid over het gehele land. Het spreekt dus haast vanzelf, dat bij het zoeken naar parkeer-ruimte voor 500 platte wagens in eerste instantie werd gedacht aan een analoge mogelijkheid. Een voorwaarde hierbij was dat door de NS tevens zou moeten worden voldaan aan de eisen die van defensiezijde worden gesteld voor de tijdslijmit waarbinnen na alarmering de wagens op de laadstations beschikbaar moeten zijn. Geconcludeerd werd dat de NS niet aan de door de KL geformuleerde wensen zou kunnen voldoen indien de systematiek van spreiding over het gehele spoorweg-net zou worden gehandhaafd. Een oplossing moest worden gezocht in concentraties van platte wagens op een of meer grote opstelruimten.

In deze fase van de studie werd de KL geconfronteerd met het saneringsplan van de NS. Hierdoor werden aan de problematiek, waarvoor zij zich zag gesteld, de volgende nieuwe dimensies toegevoegd.

1. Inkrimping van het openbaar goederennet, waaronder begrepen het sluiten van een aantal rangeerstations en het sluiten van laad- en losplaatsen in de regio Assen/Steenwijk en het zuidoosten van de provincie Noord-Brabant. Sluiting

van deze laad- en losplaatsen zou met name de mogelijkheden voor het vervoer van materieel van in deze regio's gelegeerde parate eenheden, alsmede van een aantal mobilisabele eenheden, belemmeren.

2. De beslissing van de minister van verkeer en waterstaat dat het openhouden van onrendabele NS-infrastructuur alleen dan mogelijk zou zijn, indien ten minste de hierdoor ontstane exploitatiekosten door de verlader zouden worden betaald.

Derhalve diende een antwoord te worden gevonden op twee kernvragen:

1. hoe kan worden verzekerd dat voor defensievervoeren voldoende laad- en losplaatsen beschikbaar blijven?

2. hoe kan worden voorzien in de benodigde opstelruimte van het toekomstige platte-wagenbestand van de KL?

Een antwoord op de eerste vraag is reeds gevonden doordat voorshands, in afwijking van het per 3 juni 1985 voltooide saneringsplan van de NS, enkele te sluiten stations bedrijfsgeraad worden gehouden voor defensievervoeren.

Welke ontwikkelingen zijn echter met betrekking tot de behoefte aan opstelruimte te verwachten?

Te verwachten ontwikkelingen

Op het spoorwegnet, zoals dat sinds 1971 bestond, was voldoende plaats beschikbaar om opstelruimte te bieden aan de 100 platte wagens van de KL. In de toekomst zal echter een vijfvoud van dit bestand moeten worden opgesteld, terwijl door de aangekondigde en reeds gedeeltelijk uitgevoerde sanering van het NS-goederenvervoernet tientallen spoorwegobjecten, die voor een effectief functioneren van het NS-goederenvervoer niet strikt noodzakelijk zijn, werden gesloten. Uiteindelijk zal deze voor de NS overbodig geworden infrastructuur worden afgebroken. Daarmee zal een groot gedeelte van de potentiële opstelruimte, zoals rangeerterreinen, spoorwegemplacements en onrendabele goederenlijnen, wegvallen. Een oplossing door uitbreiding van de gehuurde opstelcapaciteit volgens het tot nu toe gehanteerde model komt hierdoor op de tocht te staan.

Welke alternatieven staan dan open binnen het door Verkeer en waterstaat gevoerde beleid? Be-



Afb. 4 KL-opstelruimten, een toekomstbeeld?

halve het gebruik van de door de NS gehandhaafde openbare laad- en losplaatsen dient een keuze te worden gemaakt uit:

1. een volledig andere aanpak conform het model, waartoe grote bedrijven als Philips, Hoogovens e.d. reeds eerder overgingen: het gebruik van privé-raccordementen met opstel- en verladingsmogelijkheden in de directe omgeving van de behoeftedragers, voornamelijk de gemechaniseerde eenheden;
2. een combinatie van opstelruimten en laad- en losplaatsen in huur en eigendom.

Het alternatief privé-raccordementen is voor de KL geen novum. Velen kennen ongetijfeld het raccordement 't Harde op het terrein van deze legerplaats. Met name bij gebruik van dit raccordement voor afvoer van defecte voertuigen tijdens oefeningen in Duitsland is een spoorwegaansluiting op een militair complex nuttig gebleken. Indien geen middelen voor onmiddellijke afvoer beschikbaar zijn, wordt de wacht van deze kazerne ingeschakeld bij bewaking van op het raccordement aanwezige militaire materieel.

De ruimte voor de bouw van KL-raccordementen annex opstelplaatsen op KL-grond is zowel bij militaire complexen als bij het spoorwegnet aanwezig. Als voorbeeld is al 't Harde genoemd maar de mogelijkheden zijn niet beperkt tot deze locatie.

Bij juiste keuze van de locatie(s) zou tevens een deel van de ontstane laad- en losproblematiek kunnen worden opgelost door de opstelruimten te voorzien van een laadperron in de vorm van kopen/of zijlading, en door een juiste verdeling van de platte wagens wordt tevens het probleem „beschikbaar stellen treinen” voor de NS vereenvoudigd.

Betekent dit nu, dat tot een volledige omschakeling naar uitsluitend KL-raccordementen moet

worden overgegaan? Zeker niet! De militaire verladings zijn immers landelijk gespreid en de behoefte aan spoorwegvervoer per potentiële verlader is dusdanig gedifferentieerd dat een investering in uitsluitend KL-raccordementen met laad- en losmogelijkheden uit financieel oogpunt voor de KL nadelig zou kunnen blijken. Het basisnet goederenvervoer biedt immers nog mogelijkheden voor het gebruik van openbare laad- en losplaatsen, en huur van (beperkte) opstelruimten is niet uitgesloten. Een kosten/batenanalyse zal uiteindelijk moeten aantonen welke weg de Koninklijke landmacht zal dienen te gaan. De introductie van een of meer opstelruimten annex laad- en losplaatsen in beheer bij de KL is echter zeer waarschijnlijk (afb. 4).

Samenvatting

Op 21 december 1984 is door de staatssecretaris van verkeer en waterstaat en de president-directeur van de Nederlandse Spoorwegen de „Overeenkomst ten aanzien van het goederenvervoer per spoor” ondertekend. Die overeenkomst geldt voor de jaren 1984-1987. Hierbij is vastgesteld dat de rijksbijdragen, waarop de NS kan rekenen ter overbrugging van het verschil tussen de kosten en de opbrengsten van het goederenvervoer, loopt van f 40,3 miljoen over 1984 via f 38,3 miljoen en f 34,3 miljoen naar f 29,3 miljoen in 1987.

Aan het tot stand komen van deze overeenkomst is een diepgaande saneringsstudie voorafgegaan, die heeft geresulteerd in een reductie van het landelijke bedieningsmodel met ca. 40 openbare laad- en losplaatsen (33%!). Deze inmiddels uitgevoerde sanering heeft gevolgen voor o.m. het vervoer van militair materieel per spoor, namelijk de vermindering van het aantal beschikbare laad-

en losplaatsen in de nabijheid van militaire complexen en geringere mogelijkheden tot opstelling van de aangeschafte platte spoorwagens.

Vooruitlopende op een definitieve regeling werd met de NS overeenstemming bereikt omtrent het tot medio 1986 voor defensievervoeren gebruiksgereed houden van een aantal uit bedrijfseconomische overweging te sluiten goederenstations. Voorts zijn voorstellen ontwikkeld voor het par-

keren van de in 1985-1987 instromende platte spoorwagens van de KL, die naar verwachting in de nabije toekomst zullen worden opgesteld op eigen spoorwegaansluitingen bij enkele militaire complexen waar zich concentraties rupsvoertuigen bevinden. De realisatie van het oplossen van het opstelprobleem zal zoveel mogelijk worden gerelateerd aan het afleveringsschema van de bestelde platte spoorwagens.



A. C. Campbell

kapitein van de aan- en afvoertroepen

AAT70

Luchtvervoer

In de eerste decennia van deze eeuw, toen de luchtvaart zich nog in een experimenteel stadium bevond, hadden de gebroeders Wright uiteraard niet het geringste idee van de enorme vlucht die de luchtvaart zou nemen en van het grote belang dat ze voor de wereldhandel zou krijgen. De relatief geringe vervoertijd en de grote betrouwbaarheid van het vervoer veroorzaken jaarlijks nog steeds een toeneming van zowel het personen- als het vrachtvervoer. Met name de grondafhandelings-tijd, die een in verhouding onevenredig groot deel van de vervoertijd opeist, zal de komende jaren worden verkort door vergaande automatisering. In het bijzonder voor vluchten over de korte en middellange afstand zal dit naar verwachting voor passagiers- en vrachtvervoer leiden tot een sterke verhoging van het ladingaanbod. In dit artikel zal het accent worden gelegd op het vrachtvervoer door de lucht.

Luchtvrachtvervoer

Het vrachtvervoer door de lucht bedraagt circa één procent van het totale wereldgoederenvervoer; dat ene procent staat echter wel voor 25% van de totale waarde van alle op de wereld vervoerde goederen. Dit percentage geeft een betere indruk van het belang van de luchtvaart voor de wereldgoederenhandel — en van de waarde van de vervoerde produkten in het bijzonder — dan het eerdergenoemde gewichtspercentage.

Goederensoorten

Het is duidelijk wat enerzijds het grote voordeel en anderzijds het belangrijkste nadeel is van luchtvervoer ten opzichte van de andere vervoerssystemen: luchtvervoer is aanzienlijk sneller maar ook veel duurder. Dit zijn parameters die wellicht nooit zullen veranderen.

De snelheid is belangrijk voor een verlader. Het

biedt de mogelijkheid relatief lage voorraadniveaus aan te houden, hetgeen sterk kostenverlappend werkt. Er zijn echter ook goederen die door hun aard snel vervoer eisen, zoals bederfelijke waar, modegevoelige produkten, drukwerken met bepaalde ingangsdatum (bv. „flight information publications” voor de KLu) of dat onmisbare reserve-deel waardoor een vliegtuig aan de grond staat.

Grondafhandelings-tijd

Op de eigenlijke route is het vliegtuig sneller dan andere vervoermiddelen, maar de behandeling van de vracht, voorafgaande en aansluitend aan de vlucht, de zg. grondafhandeling, neemt erg veel tijd in beslag. De gemiddelde vluchttijd bedraagt slechts 10% van de totale vervoertijd. De overige 90% worden veroorzaakt door de tijd die in beslag wordt genomen door o.a. het aanbieden van de vracht op de luchthaven, de speciale behandeling op de vrachtterminal, de douaneprocedures, enz. Dit doet zeker op de korte afstanden het snelheidsvoordeel van het vliegen vaak als sneeuw voor de zon verdwijnen. Hierdoor neemt het luchtvervoer binnen Europa verhoudingsgewijs een bescheiden plaats in. Het verkorten van de grondafhandelings-tijd is derhalve in het belang van alle bij het luchtvrachtvervoer betrokken maatschappijen en instanties. Op de luchthaven Schiphol worden thans maatregelen getroffen door introductie van nieuwe geautomatiseerde systemen, het Cargonaut- en het Sagitta-systeem, de grondafhandelings-tijd van vracht drastisch te reduceren.

Cargonaut-systeem

Schiphol heeft een vrachtautomatiseringssysteem in gebruik genomen, dat in de komende jaren de „papieren” afhandeling van de luchtverzendingen

via Schiphol aanmerkelijk zal versnellen. Het systeem heeft de naam Cargonaut (Cargo-automation) gekregen. Het wordt ontwikkeld door de NV Luchthaven Schiphol, in nauwe samenwerking met de KLM, de Nederlandse douane, de vereniging van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen en de luchtvrachtexpediteurs. Behalve de ontwikkeling en introductie van het Cargonaut-systeem vindt de invoering van het Sagitta-systeem plaats.

Sagitta-systeem

Bij de invoer van goederen heeft men te maken met een groot aantal maatregelen die op douanetechnisch gebied moeten worden gerealiseerd. Dit betreft niet alleen douanetechnische handelingen op grond van de nationale fiscale wetgeving, maar ook, in toenemende mate, op basis van internationale voorschriften. Het Sagitta-project (systeem voor de automatische gegevensverwerking van invoeraangiften met toepassing van terminals voor het doen van aangiften) houdt in dat de gegevens van de aangiften ter invoer worden ingebracht in een geautomatiseerd systeem teneinde vast te stellen welke belastingtechnische maatregelen van toepassing zijn. Sagitta zal de mogelijkheid bieden de douaneaangiften reeds in behandeling te nemen voordat de zendingen op de luchthaven zijn gearriveerd (als de zending nog in de lucht is!), zodat de afvoer vanaf de luchthaven naar de eindbestemming met zo min mogelijk vertraging kan plaatsvinden. Sagitta zal in 1987 volledig operationeel zijn.

Luchtvervoer voor de krijgsmacht

De Afdeling Vervoer en Verkeer van de Landmachtstaf verzorgt het luchtvervoer voor de Koninklijke landmacht en de Koninklijke luchtmacht, voor zover de eigen middelen van laatstgenoemd krijgsmachtdeel daartoe ontoereikend zijn. Op verzoek wordt op incidentele basis voorzien in luchtvervoer ten behoeve van de Koninklijke marine.

Op jaarbasis worden ten bate van individuele dienstreizen, groepsreizen, overplaatsingen e.d. van KL- en KLu-personeel ca. 1600 vliegtickets verstrekt. De bestemmingen liggen over de gehele wereld verspreid. Het luchtvrachtovervoer (KL en KLu) omvat op jaarbasis ca. 10.000 colli (85.000

kg), waarvan het overgrote deel luchtvervoer van en naar de VS betreft.

Hieruit valt af te leiden dat voor deze vervoersomvang niet kan worden volstaan met de inzet van de F-27-luchtvloot van de Koninklijke luchtmacht. Voor het personenvervoer wordt, afhankelijk van het aantal te vervoeren personen, gebruik gemaakt van lijndiensten van de civiele luchtvaartmaatschappijen (individueel reizenden), van de F-27-toestellen van de KLu (groepsvervoer), en van civiele charters (groepsvervoer). Evenzo wordt voor het vervoer van vracht gebruik gemaakt van civiele lijndiensten, F-27-toestellen van de KLu of van civiele charters. De materieelaanschaffingen in met name de VS veroorzaken een stroom van goederen, reservedelen, te modificeren en/of te repareren onderdelen (o.a. van de F-16) tussen Nederland en de VS vice versa. Afhankelijk van de prioriteit worden deze goederen als luchtvracht verzonden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van civiele luchtvrachtexpediteurs. Regelmatig wordt een aantal luchtvrachtexpediteurbedrijven uitgenodigd tot het uitbrengen van offertes voor bepaalde vervoeren. Hierbij wordt een vervoerscontract voor een bepaalde tijd of voor een bepaald project in principe aan de laagste inschrijver gegund.

Ter illustratie van de intensieve samenwerking met civiele bedrijven en instanties volgt een aantal voorbeelden.

Oefening Reforger

Jaarlijks worden tijdens de oefening Reforger grote hoeveelheden materieel en personeel overgebracht van de VS naar West-Europa. De nationale luchthavens spelen een belangrijke rol bij de ontvangst van dit personeel en materieel. Het personeel en de essentieelste goederen worden ingevlogen op o.a. Schiphol. Er wordt gebruik gemaakt van zowel Amerikaanse militaire vliegtuigen (o.a. de Lockheed C-141 Starlifter) als van gecharterde civiele vliegtuigen. De grondafhandeling wordt uitgevoerd door civiele bedrijven, waarbij als trait d'union tussen de betrokken Amerikaanse militaire instanties en eenheden enerzijds, en de Nederlandse civiele instanties en bedrijven anderzijds, gedurende de gehele operatie een Nederlands militair assistentieteam op de luchthaven aanwezig is.

Tijdens Reforger 85 werden ca. 6000 Amerikaan-

se militairen op de luchthaven Schiphol ingevlogen, en van daar naar hun eindbestemming vervoerd. Ook de regionale luchthaven Zestienhoven was betrokken bij de oefening en wel voor de Sea Air Interface operatie (SAI). Hierbij werden essentieel materieel, dat per zeeschip was aangevoerd, met het bijbehorende personeel vanaf de luchthaven Zestienhoven doorgevlogen naar bestemmingen in de Bondsrepubliek. Hiervoor werden ca. 60 vluchten uitgevoerd met Amerikaanse en Canadese Hercules C-130 transportvliegtuigen en met Duitse Transal transportvliegtuigen, waardoor de luchthaven Zestienhoven een aantal dagen meer leek op een militaire vliegbasis dan op een civiele luchthaven.

Vervoer van reservedelen voor oefening Red Flag

In de zomer van 1985 heeft de Koninklijke luchtmacht op de Nellis Air Force Base in het woestijngebied van Nevada met een aantal F-16 gevechtsvliegtuigen deelgenomen aan de internationale oefening Red Flag. Alle direct benodigde reservedelen dienden uit Nederland te worden ingevlogen. Aan de eis, dat deze reservedelen binnen 4 dagen na aanvraag op de plaats van bestemming aanwezig dienden te zijn kon ruimschoots worden voldaan. Dank zij de uitstekende civiel-militaire samenwerking bleek realisatie zelfs binnen 24 uur mogelijk te zijn.

Internationale hulpverlening

Bij natuurrampen in Griekenland, Italië en Turkije werd door de Nederlandse regering hulp verleend door verstrekking van o.a. dekens, tenten en kachels aan de bevolking in de rampgebieden. Aangezien snelheid bij die hulpverlening een vereiste was, werden de goederen per luchtvervoer naar het land van bestemming gebracht. Een goed

Lockheed C-141 Starlifter tijdens de oefening Reforger



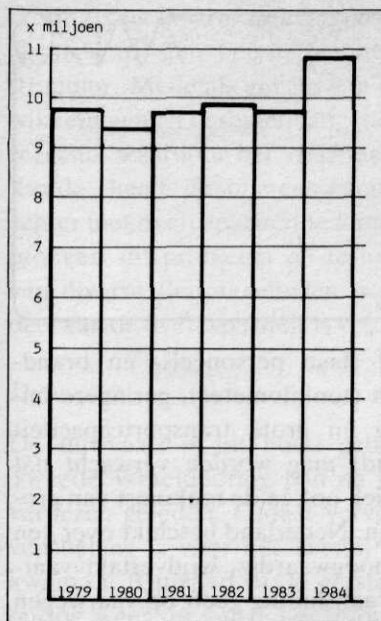
Beladen van een Hercules C-130 tijdens de Sea-Air-Interface-operatie

voorbeeld van wat civiel-militaire samenwerking in dergelijke situaties vermag vormt de wijze waarop in 1983 de hulpverlening aan Turkije kon worden gerealiseerd. Op vrijdag 11 november 1983, 's ochtends om 10 uur, werd de opdracht verstrekt voor het per vliegtuig overbrengen van 45 t hulpgoederen naar Erzurum in Oost-Turkije. De benodigde vliegtuigen moesten worden gecharterd en de goederen moesten nog van de verschillende depots met wegvervoermiddelen worden overgebracht naar de luchthaven van vertrek. Op zaterdag 12 november rond het middaguur arriveerde het eerste Nederlandse vliegtuig met hulpgoederen op de luchthaven Erzurum; enkele uren later was de luchtvervoersoperatie (viermaal B-737) afgerond. Uiteraard was dit resultaat mede te danken aan de snelheid waarmee de hulpgoederen door de verschillende depots werden verstrekt.

Toekomstverwachting

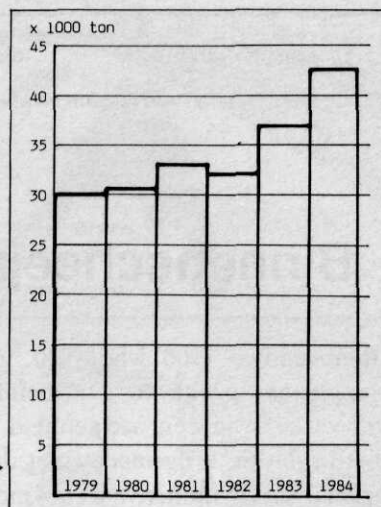
Na een periode van relatief slechte exploitatieresultaten, als gevolg van de economische recessie, is voor de direct en indirect bij het luchtvaartbedrijf betrokken ondernemingen het tij gekeerd. De toekomst ziet er voor het merendeel van deze ondernemingen gunstig uit, ondanks de onderling keiharde concurrentie.

Op de Noordatlantische route bestaat reeds vele maanden een tekort aan vrachtcapaciteit, voornamelijk veroorzaakt door de hoge dollarkoers.



◀ Aantal in de periode 1979-84 door de luchthaven Schiphol verwerkte passagiers

In de periode 1979-84 op Schiphol verwerkte luchtvracht ▶



Hierdoor gaan steeds meer luchtvrachtexpediteurs ertoe over zelf complete vliegtuigen te charteren, in plaats van gebruik te maken van de vrachtcapaciteit van de lijndiensten, waar desondanks de beladingsgraad van de vliegtuigen ook toeneemt.

Medio 1984 is het Holland International Distribution Center opgericht (HIDC), een gezamenlijk initiatief van KLM, de Nederlandse Vereniging voor Luchttransport en de N.V. Luchthaven Schiphol. De filosofie achter het HIDC is te trachten luchtvracht van en naar Europa via Amsterdam te doen leiden. Maar niet alleen vracht bestemd voor Europa, ook de vrachtstromen van Amerika en uit het Verre Oosten, die als bestemming het Midden-Oosten of Afrika hebben, wil men via Nederland gaan leiden. Het HIDC heeft kans gezien in korte tijd de riante logistieke mogelijkheden van ons land aan de man te brengen, hetgeen o.a. moge blijken uit de vestiging van de distributiecentra van ITT, IBM en Prime Computers.

Dat de toekomstverwachtingen hoog zijn gespannen blijkt ook uit het onlangs bekendgemaakte investeringsplan van de N.V. Luchthaven Schiphol. De Luchthaven gaat de komende tien jaar f 1,4 miljard investeren in de infrastructuur (huidige waarde van de luchthaven f 1,2 miljard). Voor wat betreft het personenvervoer verwacht de luchthaven een toeneming van het aantal passagiers van 10,8 miljoen in 1984 naar 16 à 20 miljoen in 1995.

Schiphol zal voor een vlotte afhandeling van die passagiers het huidige stationsgebouw drastisch uitbreiden. Bij deze uitbreiding is ook een nieuwe pier gepland, die geschikt is voor de afhandeling van de grootste typen straalverkeersvliegtuigen. De afhandelingscapaciteit van het stationsgebouw zal toenemen tot 25 miljoen passagiers per jaar.

Voor het vrachtvervoer is de verwachting dat de jaarlijks te verwerken tonnage aan vracht zal toenemen van 438.000 t in 1984, naar 656.000 t à 836.000 t in 1995. Om deze goederenstroom effectief te kunnen verwerken zal een geheel nieuw vrachtareaal worden gebouwd: het Vrachtareaal-Zuid. De N.V. Luchthaven Schiphol zal voor de uitvoering van de eerste fase van de aanleg van dit nieuwe vrachtareaal ruim f 12 miljoen investeren. De betrokken expediteurs financieren de te bouwen kantoren en loodsden. De omliggende infrastructuur en overige voorzieningen worden door Schiphol gefinancierd. Door die investeringen zal de werkgelegenheid op de luchthaven de komende jaren toenemen van 29.000 tot ongeveer 32.000 werknemers.

Niet alleen voor Schiphol ziet de toekomst er rooskleurig uit; ook onze regionale luchthavens zijn voorbestemd een toenemend aantal passagiers en een groeiende tonnage aan vracht te gaan verwerken. Noodzakelijke investeringen hiervoor worden reeds gedaan of zullen in de nabije toekomst plaatsvinden.

Het luchtvaartbedrijf in Nederland zal, zoals geschetst, een sterke uitbreiding ondergaan. Het behoort tot de taak van de militaire vervoersspecialisten daarvan een zo goed mogelijk gebruik te maken.

D. Tom

luitenant-kolonel van de aan- en afvoertroepen

AAT70

Binnenscheepvaart

In november 1966 werd 840 Vaartuigendienstcompagnie opgeheven. Dat betekende weliswaar het verlies van een aat-eenheid, maar het hield niet in dat de krijgsmacht met die maatregel het belang van de binnenvaart als mogelijke vervoertechniek niet langer onderkende. Hoewel in vredetijd het vervoer over de binnenwateren door de krijgsmacht slechts een bescheiden rol krijgt toebedeeld, is de binnenscheepvaart in het kader van de vervoersplanning voor crisis- en oorlogstijd van meer belang. Met name door de aan geallieerde versterkingen te verlenen „Host Nation Support” zal een grote claim worden gelegd op de nationale civiel-vervoerscapaciteiten teneinde materieel van zg. „reinforcement eenheden” en voorraden te verplaatsen van de Noordzeehavens naar bestemmingen op het vasteland van Europa.

Sinds het begin van het industriële tijdperk heeft het vervoer te water een enorme ontwikkeling doorgemaakt. Het vervoer per binnenschip groeide voortdurend, met belangrijke wijzigingen in de aard en de partijgrootte van de goederen. Voorts deed zich een indrukwekkende schaalvergroting van de vrachtschepen voor, met name sinds de motorisering van de binnenvloot. De snelle evolutie van de binnenscheepvaart is duidelijk wanneer men beseft dat tot 1930 overwegend zeilvaart plaatsvond en tot 1945 nog sleepvaart, maar dat reeds kort daarna het motorschip aan de top kwam.

Voor het goederenvervoer is de binnenvaart van groot belang. Het vervoer van o.a. grote hoeveelheden ertsen, aardolie, vaste brandstoffen en bouwmaterialen kan vooral over grote afstanden in vele gevallen op de goedkoopste wijze per schip plaatsvinden. In 1983 heeft de binnenvaart ruim 25% bijgedragen aan de geleverde binnenlandsvervoersprestatie; in het grensoverschrijdende vervoer zelfs nog meer.

Gelet op de karakteristieke eigenschappen van de

binnenscheepvaart (lage personeels- en brandstofkosten per tkm (tonkilometer), geringere milieuverontreiniging en grote transportcapaciteit per vervoereenheid) mag worden verwacht dat deze vervoertechniek ook in de toekomst van grote betekenis zal zijn. Nederland beschikt over een in het algemeen hoogwaardig, wijdvertakt vaarwegennet dat ook aansluiting geeft op vaarwegen tot ver in Europa. Mede dank zij dit net vervult de binnenscheepvaart, naast de andere vervoertechnieken, een eigen rol, met name voor het goederenvervoer.

In dit artikel wordt ingegaan op de belangrijkste en recentste ontwikkelingen in de binnenscheepvaart en op hun betekenis voor de krijgsmacht.

Ontwikkeling in de binnenscheepvaart

Schaalvergroting

De toenemende goederenstroom en de eisen die uit een oogpunt van rentabiliteit aan de binnenvaart worden gesteld, hebben gevolgen voor de omvang en samenstelling van de vloot en voor de technische conceptie van het schip. Op grond daarvan kan een tendens tot schaalvergroting in de binnenvloot worden waargenomen. Schepen van 200 à 300 t laadvermogen worden uit de vaart genomen, terwijl een geringer aantal schepen met een laadvermogen van meer dan 600 t aan de vloot wordt toegevoegd. De schaalvergroting ging gepaard met een toenemende specialisatie en technische ontwikkeling van de vloot. Dat heeft geleid tot o.a. het ontstaan van moderne scheepvaartvormen, zoals de duwvaart. Tevens is de vervoersprestatie belangrijk toegenomen, niet alleen door de vergroting van het gemiddelde laadvermogen maar ook door toeneming van het gemiddelde motorvermogen, en door invoering van continuvaart. Deze ontwikkelingen hebben geleid tot een ver-

groting van de transportcapaciteit van de vloot, alsmede tot een betere benutting van de infrastructuur. Mede als gevolg van de genoemde ontwikkelingen en in samenhang met de economische recessie, waardoor het vrachtaanbod een tijdlang daalde, heeft de binnenscheepvaart momenteel echter met overcapaciteit te kampen. De overheid probeert dit probleem op te lossen door middel van diverse sloopregelingen waardoor reeds een deel van de overcapaciteit is verdwenen.

Duwvaart

De duwvaart is uit nood geboren. Tijdens de Tweede Wereldoorlog had de binnenvaart grote verliezen geleden. Omdat vervoer echter van levensbelang is voor het herstel van de economie kwam de Rijnvaart in de eerste tien jaren na de oorlog weer op gang. De traditionele sleepvaart en de motorschepen konden de gigantische vervoerstromen op de Rijn — mede een gevolg van o.a. het Westduitse „Wirtschaftswunder“ en de oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal — niet aan. Hierdoor kwam omstreeks 1957 de duwvaart in Europa op gang.

Duwvaart is vooral aantrekkelijk wanneer sprake is van een grote, regelmatig verlopende stroom massagoederen en containers tussen een beperkt aantal laad- en loshavens. In dat geval kan de dure duwboot vrijwel continu worden ingezet. Afhankelijk van de grootte van de vaarwegen kunnen duwstellen bestaan uit twee of vier bakken, die resp. 4.500 en 10.000 t lading kunnen vervoeren. Inmiddels zijn al verscheidene duwboten in de vaart gebracht die over voldoende motorvermogen beschikken voor de zesbaksduwvaart (maximumlaadvermogen 15.000 t) die op het traject Rotterdam-Duitsland als proef een tijdlang zal worden toegepast.

Containervervoer

Sedert de verbazende opmars van de container in de jaren '60 leek de vrachtauto in het containervervoer van en naar het achterland nagenoeg onverslaanbaar. Van de containerstroom uit Rotterdam, die in 1979 uit 1,2 miljoen containers bestond, verwerkte het wegvervoer ruwweg 70%, de spoorwegen ongeveer 20% en het binnenschip de resterende 10%. De grote containerrederijen investeerden enorme bedragen in supersnelle, zeer



Zesbaks duwstel

gespecialiseerde zeeschepen, die in recordtijden de oceanen konden oversteken. Het gebruik van relatief langzame binnenschepen voor het aansluitende Europese inlandvervoer kwam, met het oog op de gewenste tijdwinst, niet in aanmerking. Daarbij kwam nog dat enkele Rijnvaartrederijen meenden te kunnen volstaan met het containervervoer van terminal (in Rotterdam) naar terminal (in de Bondsrepubliek). De klant moest dan zelf voor het transport naar de eindbestemming zorgen.

Sedert 1980 is dit beeld echter aan het veranderen. Rijnvaartbedrijven die zich met containervervoer bezighouden hebben nu landorganisaties opgebouwd die de over de rivier aangevoerde containers ontvangen en ze naar de klanten transporteren (huis/huis-conceptie). Bovendien bleek van verladerszijde (de klant) dat niet alle containervervoeren met hoge snelheid behoeven te worden uitgevoerd als de vaarschema's maar regelmaat en zekerheid vertonen.

Containerterminals en containerfaciliteiten, speciaal ingericht voor de binnenvaart, zijn beschikbaar gekomen op de Maasvlakte en in Hengelo alsmede in een aantal Duitse steden aan de Rijn. Een aantal Rijncontainerschepen is reeds in de vaart genomen en ook duwbakken worden voor het vervoer van containers gebruikt.

Roll-on/Roll-off (Ro/Ro)-vervoer

Een zeer recente ontwikkeling in de binnenvaart



betreft het gebruik van binnenschepen voor het Ro/Ro-vervoer. Reeds twee jaar geleden werd een Ro/Ro-dienst begonnen tussen Keulen en Vlissingen voor het vervoer van nieuwe personenauto's en landbouwtractoren van Ford-Duitsland naar bestemmingen in Engeland. Gebaseerd op de hierbij opgedane ervaringen is een aantal rederijen in 1985 gestart met een Ro/Ro-verbinding tussen Rotterdam-Europoort en Mannheim voor het vervoer van trailers, containers op chassis en voertuigen.

Evenals voor het vervoer van containers dienen ook voor het vervoer van rollend materieel per binnenschip speciale infrastructurele voorzieningen te worden getroffen (Ro/Ro-stoepen) en dienen speciale binnenschepen te worden gebouwd. De huidige Ro/Ro-binnenschepen beschikken over de mogelijkheid 40 trailers (maximale lengte 12,2 m), verdeeld over een boven- en onderdek te vervoeren. Binnenkort zullen ook duwbakken met een capaciteit van 32 trailers per bak voor het vervoer van rollend materieel worden ingezet. Die Ro/Ro-schepen zijn ook geschikt voor het vervoer van o.m. legervoertuigen en rollend materieel van bijzondere afmetingen.

De vaarwegen

De scheepvaartkanalen in ons land zijn aanvankelijk in hoofdzaak voortgekomen uit lokale behoeften en pas naderhand, toen het lange-afstandsverkeer een grotere rol ging spelen, is er behoefte ontstaan aan doorgaande verbindingen. In Europa zijn verscheidene nationale vaarwegnetten met elkaar verbonden en Noordwest-Europa beschikt nu over een uitgebreid net van binnenscheepvaartwegen.

Om de afmetingen van de diverse vaarwegen op elkaar af te stemmen zijn er in Europees verband in 1954 afspraken gemaakt om de vaarwegen in vijf klassen in te delen. Bij deze klasse-indeling is uitgegaan van de lengte en de breedte van vijf scheepstypen die veelvuldig voorkomen. In de tabel worden deze scheepstypen nader omschreven. Aan de vastgestelde vijf klassen is in Nederland een klasse nul (0) toegevoegd voor vaarwegen die slechts toegankelijk zijn voor schepen met een laadvermogen van minder dan 300 t. Verder werd een klasse zes (VI) toegevoegd om vaarwegen aan te duiden die geschikt zijn voor de vaart met vierbaksduwstellen.

In Nederland is de Rijksoverheid verantwoorde-

Klasse-indeling vaarwegen en binnenschepen

Vaarweg- klassen	Type	Standaardschepen waarop de indeling is gebaseerd				
		lengte	breedte	diepgang	hoogte ledig schip	laad- vermogen
		(m)	(m)	(m)	(m)	(t)
VI	Vierbaksduwstel	185,00	22,80	3,30	8,75	10.000
V	Groot Rijnschip	95,00	11,50	2,70	6,70	2.000
IV	Rijn-Hernekanaalschip	80,00	9,50	2,50	4,40	1.350
III	Dortmund-Eemskanaalschip	67,00	8,20	2,50	3,95	1.000
II	Kempenaar	50,00	6,60	2,50	4,20	600
I	Spits (peniche)	38,50	5,00	2,20	3,55	300
0	kleinere vaartuigen	variërend				< 300

lijk voor het vaarwegenbeleid. Om de hoofddoelstelling van dit beleid — „te zorgen dat het vaarwegennet is afgestemd op de behoefte aan vervoer te water en op het bevorderen van een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer” — te kunnen verwezenlijken, worden vaarwegen voortdurend verbeterd. Deze verbeteringen omvatten voornamelijk het uitvoeren van werken ter vergroting van de veiligheid en van de capaciteit van zwakke schakels in het vaarwegennet, het verruimen van vaarwegen tot een grotere klasse en het aanleggen of sluiten van vaarwegen.

Betekenis van de binnenscheepvaart voor de krijgsmacht

In vrede

In vrede rechtvaardigen de omvang en aard van het militaire-ladingaanbod voor vervoer per binnenschip niet de aanschaffing van militaire binnenschepen. Alleen voor het vervoer van voornamelijk rups- en wielvoertuigen en andere zware lading naar het Cavalerie-schietkamp op Vlieland en terug werd het „Rijksvaarttuig 40” in het materieelbestand van de Koninklijke landmacht opgenomen. Voor het vervoer van munitie ten behoeve van oefeningen, antivriesmiddelen en omvangrijke hoeveelheden emballage worden door zorg van het Bureau Zee- en Binnenwatervervoer van de Afdeling Vervoer en Verkeer van de Staf BLS op de civiele markt schepen gecharterd.

In crisis- en oorlogstijd

Zodra in Nederland (Europa) sprake is van oorlog, oorlogsgevaar of andere daaraan verwante of daarmee verband houdende buitengewone omstandigheden, zal het gehele economische en maatschappelijke leven, de vervoersector inbegrepen, hiervan de gevolgen ondervinden. Zodra een buitengewone rechtstoestand intreedt zal de overheid gebruik kunnen maken van een aantal in noodwetten vastgelegde extra bevoegdheden.

De Vervoersnoodwet zal voor de binnenscheepvaart van het meeste belang zijn. Behalve voorschriften voor een centrale overheidsorganisatie voor het binnenlands vervoer geeft deze noodwet de mogelijkheid een aantal bindende voorschriften uit te vaardigen. Bij de centrale organisatie vervullen de ministers van verkeer en waterstaat

en van defensie de hoofdrollen. De centrale organisatie, het College van Bewindvoering binnenlands vervoer (CBBV) is samengesteld uit vertegenwoordigers van die ministers.

De minister van defensie wordt in het college vertegenwoordigd door de Inspecteur van het Vervoerswezen die tevens hoofd van de afdeling Vervoer en Verkeer van staf BLS is. Het CBBV wordt belast met de instandhouding van het vervoer te land en op de binnenwateren, alsmede met het doelmatige gebruik van de beschikbare vervoermiddelen. Voor de uitvoering van het beleid wordt het CBBV bijgestaan door de Directeur binnenlands vervoer. Aan de instanties die een taak hebben bij de organisatie en de instandhouding van het binnenlands vervoer en de daarvoor benodigde infrastructuur, kan de directeur, namens het college, opdrachten geven die zijn gebaseerd op een of meer artikelen van de Vervoersnoodwet. Deze opdrachten hebben betrekking op o.m. het verlenen van vervoervergunningen aan houders van vervoermiddelen, het opleggen van vervoerplicht en op de verplichting vervoermiddelen in goede staat te houden of bepaalde veranderingen aan te brengen. Verder bevat de Vervoersnoodwet een aantal artikelen betreffende tarieven, eventuele strafvervolgning bij niet-nakoming enz. Door gebruik te maken van de bevoegdheden uit deze wet kan de overheid een zeer grote invloed uitoefenen op het vervoer op de binnenwateren.

De militaire belangen in het CBBV worden behartigd door de Inspecteur van het Vervoerswezen die, zodra de staat van oorlog/staat van beleg geldt, zelfs een beslissende stem heeft met betrekking tot vervoersaangelegenheden voor de militaire verdediging, indien althans hieromtrent binnen het college geen overeenstemming kan worden bereikt. Het zal van de aard en ontwikkeling van de crisissituatie afhangen in hoeverre de overheid van de haar verleende bevoegdheden zal gebruik maken. Indien echter het economische en maatschappelijke leven ernstig gevaar dreigen te lopen of de militaire situatie het noodzakelijk maakt, zal rigoreus in het bestaande vervoerpatroon moeten worden ingegrepen.

Toekomstige ontwikkelingen

De toekomstige ontwikkelingen van de binnen-

vaart hangen af van een aantal variabele factoren, zoals de economische groei, zowel in Nederland als met name in Duitsland, en nieuwe ontwikkelingen in de vervoertechniek, bv. het transport per buisleiding. Op basis van prognoses wordt echter verwacht dat het aandeel van de binnenvaart in het totale vervoer bij benadering gelijk zal blijven.

De in het voorgaande reeds besproken schaalvergroting, specialisatie en toenemende vervoerprestatie, die kenmerkend waren voor de ontwikkeling van de binnenvloot tot op heden, zullen zich naar verwachting in de komende jaren voortzetten. De vergroting van de afmetingen, de toeneming van de vaarsnelheden van de binnenschepen, en de verdere ontwikkeling van nieuwe vaarsystemen zullen leiden tot de vraag naar voorzieningen in de infrastructuur. Door middel van haar vaarwegaanpak zal de overheid aan deze behoefte tegemoet komen en zullen vele verbeteringen aan het vaarwegennet worden uitgevoerd.

Samenvatting

In vreedetijd vervult de binnenscheepvaart voor het vervoer ten behoeve van de krijgsmacht

slechts een bescheiden rol. Gelet echter op de moderne ontwikkeling van de binnenvaart, waardoor het mogelijk is in relatief korte tijd grote hoeveelheden goederen uit de zeehavens landinwaarts te vervoeren, verdient deze vervoertechniek bij het maken van vervoerplannen voor crisistijden zeker de nodige aandacht.

Niet alleen de andere vervoertechnieken, zoals weg-, spoor- en pijpleidingvervoer, zullen op hun mogelijkheden worden bezien om het civiele en militaire ladingaanbod te verwerken. Waar en wanneer mogelijk zal gebruik worden gemaakt van het binnenvaartpotentieel. In eerste instantie wordt daarbij gedacht aan de steun die aan de doorvoer van met name Amerikaanse versterkingen en voorraden zal moeten worden verleend. Voor de spreiding van kwetsbare brandstofvoorraden kunnen ook tankschepen worden ingezet.

De onder meer in de Vervoersnoodwet vastgelegde mogelijkheden en bevoegdheden geven de overheid en met name de minister van defensie in de persoon van de Inspecteur van het Vervoerswezen, voldoende controle over het nationale binnenvaartpotentieel om dit efficiënt te kunnen doen inzetten ten behoeve van de civiele en militaire verdediging.



Wegverkeersleiding

In dit artikel zal worden ingegaan op het begrip wegverkeersleiding, meer speciaal de militaire wegverkeersleiding. Na een korte beschouwing van overeenkomsten en verschillen tussen civiele en militaire wegverkeersleiding zullen de begrippen militaire en tactische wegverkeersleiding in historisch perspectief worden gezien. Daarna zullen de huidige situatie en de eventuele toekomstige ontwikkelingen op het gebied van tactische verkeersleiding worden belicht: met name binnen 1 Legerkorps.

Begripsbepalingen

Voor een goed begrip is het nodig een juist onderscheid te maken tussen *wegverkeersregeling*, *wegverkeersleiding*, en *wegverkeerscontrole*.

Kan *wegverkeersregeling* worden omschreven als het nemen van maatregelen, inbegrepen het treffen van voorzieningen om binnen de door de verkeersleiding opgestelde verkeersplannen de gewenste afwikkeling van het verkeer te krijgen, onder *wegverkeersleiding* wordt verstaan het leiden van verkeersstromen in een bepaald gebied. Daarbij dient onderscheid te worden gemaakt tussen tactische verkeersleiding, waarbij tijdens de verplaatsing contact met de vijand wordt verwacht, en niet-tactische verkeersleiding, waarbij tijdens de verplaatsing geen contact met de vijand wordt verwacht. Onder *wegverkeerscontrole* wordt verstaan de controle op de uitvoering van de door de verkeersleiding opgestelde verkeersplannen en bevelen ter verzekering van een constante doorstroming van het verkeer.

Waar in dit artikel wordt gesproken over verkeersregeling, -leiding en -controle wordt uiteraard *wegverkeersregeling*, *wegverkeersleiding* en *wegverkeerscontrole* bedoeld.

Militaire versus civiele verkeersleiding

Bij het geven van uitvoering aan de militaire verkeersleiding zal men vrijwel voortdurend worden geconfronteerd met civiel-verkeersstromen. Het is derhalve waardevol, voorafgaand aan een beschouwing betreffende militaire verkeersleiding, in kort bestek aandacht te schenken aan civiele verkeersleidingsaspecten. Daarbij zullen vooral de overeenkomsten en verschillen aan de orde worden gesteld.

De overeenkomst is gelegen in het doel dat beide nastreven: een snelle, veilige en ongestoorde afwikkeling van het verkeer, waarbij de bestaande infrastructuur optimaal wordt gebruikt.

Hiermee zijn de overeenkomsten in feite uitgeput en komt men al snel tot een aantal verschillen. Een van de saillantste verschillen is, dat het civiele verkeer bestaat uit individuele verkeersdeelnemers, met elk een eigen voor de (civiele) verkeersleider vooraf onbekende herkomst en bestemmingslokatie. Hierbij zal de (civiele) verkeersdeelnemer het tijdstip van vertrek en de rijsnelheid, binnen de geldende marges, bepalen die op elk moment, al naar gelang de behoefte van de verkeersdeelnemer, kan worden aangepast.

Het preventief optreden tegen zich mogelijkerwijs voordoende problemen bij de verkeersafwikkeling is thans, gezien het bovenstaande, vrijwel onmogelijk. Toch zullen de civiele verkeersleiders proberen aan het eerdergenoemde doel te voldoen door, behalve van personeel, gebruik te maken van een tot op dit moment beperkt aantal technische hulpmiddelen. Daarbij valt te denken aan het installeren van:

- *zg. verkeersafhankelijke verkeerslichtregelingen*, waarbij verkeerslichten reageren op het verkeersaanbod d.m.v. in het wegdek opgenomen sensors;
- het *autoradioinformatiesysteem*, waarbij de au-

tomobilist door een constante berichtgeving via de autoradio op de hoogte wordt gehouden van de actuele verkeerssituatie;

— het *verkeerssignaleringsstelsel*, zoals dit thans reeds functioneert op een deel van de A13 (Rotterdam-Den Haag).

Bij dit laatste stelsel kunnen, na bepaling van het heersende verkeersbeeld door in het wegdek aangebrachte detectielussen, met behulp van een computer aanwijzingen worden gegeven aan automobilisten door middel van verkeersborden, waarop met elektronische hulpmiddelen een variabele tekst kan worden geprojecteerd.

Het militaire verkeer zal, wanneer het relatief grote aantallen voertuigen betreft die in colonneverband verplaatsen, veelal plaatsvinden volgens een van te voren opgesteld vast patroon. Hierbij wordt reeds in de planningfase bepaald wie op welk moment over welke route verplaatst. Tevens zijn vooraf kritieke punten aangegeven zodat noodzakelijke maatregelen kunnen worden getroffen.

De militaire verkeersleider zal de militaire verkeersafwikkeling „volgen”, gebruikmakend van reeds vooraf opgestelde marsgrafieken resp. operatiebevelen (verplaatsingen) en slechts ingrijpen wanneer calamiteiten de gemaakte planning frustreeren.

Militaire wegverkeersleiding in historisch perspectief

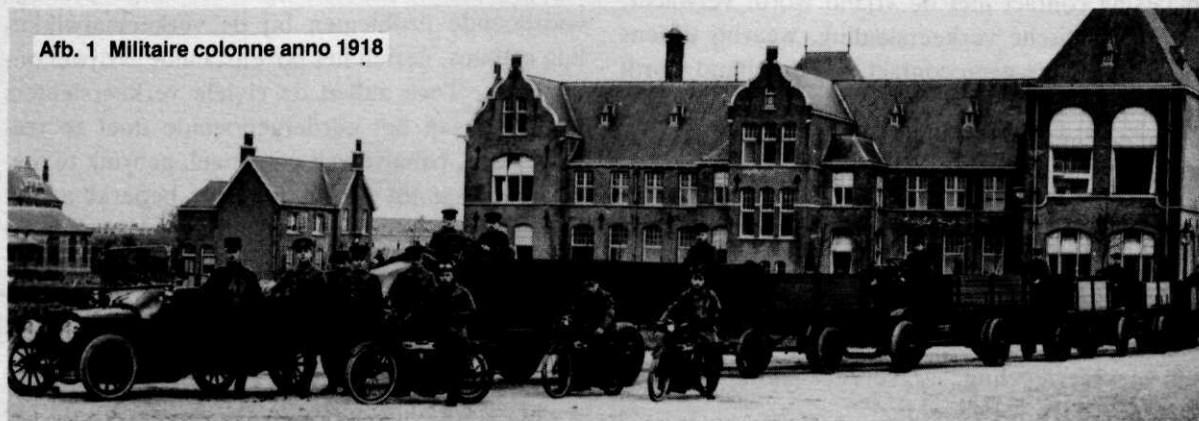
Teruggaand in de 70-jarige historie van de aan- en afvoertroepen, op zoek naar het vroegste moment waarop het begrip verkeersleiding werd gebruikt en in de praktijk toegepast, komt men al snel tot de ontdekking dat er aanvankelijk geen enkele be-

hoefte bestond aan verkeersleiding. De aan- en afvoertroepen hadden in de beginjaren uitsluitend tot taak personeel en goederen te vervoeren, hetgeen moge blijken uit het „Voorschrift betreffende den dienst van den Aan- en Afvoer” (1916), waarin wordt gesteld: „Den Aan- en Afvoer is van rechtstreekschen invloed op het verloop der operatiën en op het moreel van den troep”. Hier wordt de aan- en afvoer van personele en materiële middelen bedoeld, doch in dit voorschrift wordt met geen woord gerept over verkeersleiding. Lering trekkende uit de Eerste Wereldoorlog kreeg ook het Nederlandse leger na 1918 steeds meer behoefte aan mobiliteit. Dat resulteerde in een steeds grotere behoefte aan motortractie, en indeling van voertuigen bij het Veldleger.

Hoewel eenheden ook in die periode reeds in colonneverband verplaatsten (afb. 1), waren de verkeersintensiteit op de Nederlandse wegen en de te overbruggen afstand (relatief) zo gering dat verkeersleiding niet nodig werd geacht. Eerst tijdens de Tweede Wereldoorlog ontstond er meer behoefte aan wegverkeersleiding, o.a. door:

- de verhoogde flexibiliteit van de strijdende partijen;
- onbekendheid met het terrein waarin werd geopereerd;
- uitvoering van verplaatsingen over (relatief) grote afstanden;
- sterke toeneming van de militaire verkeersintensiteit;
- veelvuldige confrontatie bij militaire verplaatsingen met civiele-vluchtelingenstromen.

Als gevolg van het bovenstaande zien wij dan ook dat het per 1 augustus 1949 opgerichte Dienstvak van de aan- en afvoertroepen (voorheen Korps



Motordienst) als additionele taak kreeg het voorbereiden van militaire verkeersregelingen zonder dat exact werd omschreven wat daarmee werd bedoeld. Het gevolg hiervan was dat „Verkeersregeling” zich aanvankelijk vooral richtte op niet-tactische verplaatsingen in de nationale sector, het operatiegebied en het legerkorpsachtergebied, en dat eveneens veel aandacht werd besteed aan verplaatsingen naar oefengebieden in het buitenland. De verkeersregeling ten behoeve van laatstgenoemde verplaatsingen zal een ieder, die heeft deelgenomen aan oefeningen in de omgeving van La Courtine, Sennelager, Hohne of Munster, zich herinneren.

Ten gevolge van:

- sterke motorisering en mechanisatie van de KL in de jaren '50 en '60;
- reorganisaties (o.a. de oprichting van de brigades in 1963);
- grotere beweeglijkheid van de eenheden en frequentere aflossing van gevechtseenheden door intensivering van het gevecht, waardoor het aantal verplaatsingen toeneemt;

ontstond er een behoefte ook in het voorste deel van de gevechtszone verkeersregelingsorganen te laten optreden, met het doel de gevechtseenheden zo optimaal mogelijk te kunnen verplaatsen en inzetten.

Het optreden van verkeersregelingsorganen, met name in de divisie en brigadegebieden, is derhalve pas de laatste 20 jaar actueel geworden. Als voorbeeld diene dat Commandant 1Lk zijn eerste aanwijzingen betreffende tactische verkeersleiding (toen nog gevechtsverkeersleiding geheten) in juli 1969 heeft uitgegeven.

De huidige militaire verkeersleiding

Beleidsbepaling op het gebied van de militaire verkeersleiding geschiedt zowel in vredes- als oorlogstijd door de BLS, die hiervoor richtlijnen en procedures vaststelt. Eén van de taken, die door de BLS in dit kader wordt verricht, is het voorzien in en het van kracht verklaren van een wegensysteem ten behoeve van verplaatsingen van nationale en geallieerde strijdkrachten. Met name op dit wegensysteem, Militair Basis Wegennet (MBW) genoemd en samengesteld uit de in vredestijd beschikbare verkeersinfrastructuur, zullen verkeers-

leidingsorganen optreden om hun taak te vervullen.

Duidelijk dient echter te worden gesteld dat het aanduiden van een aantal wegen als MBW op zich geen enkele beperking oplegt aan de civiele weggebruiker, die van deze wegen gebruik wenst te maken. Zoals vastgelegd in art. 45, lid 3 van de Wegenverkeerswet is het geven van voorschriften „nopens het verkeer op de wegen”, bv. het opleggen van beperkingen aan het civiele wegverkeer, pas mogelijk in geval de staat van oorlog of de staat van beleg is afgekondigd. Het alsdan optredende militair gezag kan dergelijke regelingen, militaire gezagsverordeningen genaamd, afkondigen.

Gezien de verstrekkende gevolgen die dergelijke militaire gezagsverordeningen hebben, zal de BLS (de hoogste militaire gezagsdrager) deze pas afkondigen indien de uitvoering van de militaire taak dat strikt noodzakelijk maakt. Vooroverleg met de betrokken civiele autoriteiten en het ministerie van defensie ligt daarbij uiteraard voor de hand.

Binnen de Koninklijke landmacht zijn de Nationaal Territoriaal Commandant (NTC), de Commandant 1 Legerkorps (C-1Lk) en de Commandant Nationaal Logistiek Commando (C-NLC) belast met verkeersleidingstaken, uitgevoerd door personeel van de aan- en afvoertroepen, daarbij voor de verkeerscontrole taken bijgestaan door personeel van de Koninklijke marechaussee.

Verkeersleiding bij NLC

Het NLC heeft slechts een beperkte verkeersleidingstaak en beschikt voor de uitvoering hiervan niet over eigen verkeersdetachementen. Het is verantwoordelijk voor het uitvoeren van taken op die wegen van het operatietoneel, waarvan Nederlandse eenheden gebruik maken en die niet onder verantwoordelijkheid van de verkeersleidingsorganen van NTC of 1Lk vallen. Het NLC brengt tevens, waar nodig, liaison uit naar de met de verkeersleiding belaste territoriale nationale en internationale autoriteiten waarmee moet worden samengewerkt om de verplaatsingen van Nederlandse eenheden goed te kunnen laten verlopen, daarbij inbegrepen het optreden bij speciale acties, zoals rivierovergangen. ▷

Verkeersleiding bij NTC

Uitgaande van het principe dat in het algemeen de gebiedscommandant verantwoordelijk is voor de verkeersregeling in zijn gebied, ligt deze verantwoordelijkheid voor het Nederlandse grondgebied in handen van de NTC. De uitvoering van de verkeersregeling geschiedt door 812 Transportgroep van NTC, die hiervoor in vreedetijd beschikt over de Sectie Verkeer 812 Transportgroep, en in oorlogstijd over:

- een verkeersleidingsorganisatie bestaande uit twee regionale verkeersstaven (oost en zuid) en een sectie Verkeer van de afdeling Vervoer/Verkeer, die in de praktijk tevens optreedt als regionale verkeersstaf west;
- verkeersstaven die per provincie zijn ingedeeld;
- verkeersdetachementen die optreden in het aan hen toegewezen deel van het gebied waar een verkeersstaf opereert;
- een verkeerscontroleorganisatie, bestaande uit personeel van de Koninklijke marechaussee, die voor de taakuitvoering onder functioneel bevel wordt gesteld van de verkeersleidingsorganisatie.

Verkeersleiding wordt in oorlogstijd binnen Nederland in de eerste plaats uitgeoefend op het militaire wegennet, aangezien hier de militaire verkeersleider is gemachtigd te bepalen wie in welke volgorde van deze wegen gebruik mag maken.

Om het mogelijk te maken de zich aanbiedende verkeersstromen zo snel en efficiënt mogelijk te verwerken, is aan de verkeersleidingsorganisatie een aantal taken toegewezen, waarvan de belangrijkste zijn:

- het inwinnen van informatie, zowel bij de militaire instanties (bv. verplaatsende eenheden en verkeerscontroleposten), als civiele instanties (bv. de Algemene verkeersdienst van de Rijkspolitie en Rijks- en Provinciale Waterstaat) betreffende de toestand van de verkeersinfrastructuur binnen Nederland;
- het met name in oorlogstijd, in overleg met zowel militaire als civiele autoriteiten, laten uitvoeren van herstellingen aan beschadigde verkeersinfrastructuur;
- het voorbereiden en coördineren van verplaatsingen en het uitvoeren resp. doen uitvoeren van verkeersleidings- en verkeerscontroletaken voor

verplaatsingen van Nederlandse en bondgenootschappelijke eenheden over Nederlands grondgebied.

In de praktijk betekent dit dat operatiebevelen (verplaatsingen) worden gemaakt, verkeersleidings- en verkeerscontroleorganen op de hiervoor geschiktste routes worden uitgebracht, overleg wordt gepleegd met civiele verkeersleidingsorganisaties en bondgenootschappelijke autoriteiten, al dan niet met behulp van uit te brengen of te ontvangen liaisonteamen, en dat routes worden bewijzerd.

Verkeersleiding bij 1Lk

Hoewel ook in vreedetijd, waar nodig, verkeersleiding wordt uitgebracht bij hiervoor in aanmerking komende verplaatsingen zijn de verkeersleidingsorganen van 1 Legerkorps primair verantwoordelijk voor de uitvoering van een goede verkeersleiding in het aan 1 Legerkorps toegewezen vak in het operatiegebied, teneinde een maximale flexibiliteit en mobiliteit van het Legerkorps te waarborgen. Voorts is 1 Legerkorps eveneens verantwoordelijk voor de uitvoering van de verkeersleiding op de aan hem toegewezen opmarsroute naar de gevechtszone.

De uitvoering van de verkeersleiding bij 1 Legerkorps is opgedragen aan de sectie Verkeer/Vervoer, die hiertoe beschikt over een verkeersleidingsorganisatie bestaande uit verkeersstaven en verkeersdetachementen.

In afwijking van het eerder genoemde principe, dat de gebiedscommandant de verkeersleiding uitoefent in het hem toegewezen gebied, is de verkeersleiding, in het kader van verplaatsingen van de Legerkorpseenheden, zowel in vredes- als oorlogstijd toegewezen aan de hiervoor in de organisatie van het Legerkorps opgenomen verkeersleidingsorganen. Planning en toewijzing van routes zullen echter plaatsvinden in nauw overleg en in coördinatie met de verkeersleidingsorganisaties van de gebiedscommandanten (bv. NTC).

Aangezien de belangrijkste taak van de verkeersleidingsorganen van 1 Legerkorps de uitvoering van verkeersleiding in het aan 1Lk toegewezen vak is, waarbij de verkeersleiding sterk zal worden beïnvloed door tactische factoren, zal hieraan extra aandacht worden besteed.

Door het snelle motoriseren en mechaniseren van

de gevechtseenheden van 1Lk, als gevolg waarvan eenheden veel beweeglijker werden en zich sneller kunnen verplaatsen, verspreiden resp. concentreren, is de commandant van een eenheid in staat verrassend op te treden en kunnen de hem ter beschikking staande middelen optimaler worden ingezet. Door dit beweeglijke en snelle optreden bestaat voor de commandant enerzijds het gevaar dat hij niet meer in staat is precies te bepalen waar zijn sub-eenheden zich op een bepaald moment bevinden, hetgeen echter wel noodzakelijk is om op elk moment in staat te zijn bestaande plannen bij te sturen of alternatieve plannen te kunnen uitvoeren. Anderzijds is het gebied waarin wordt geopereerd door de veelvuldig voorkomende locatiewisselingen dikwijls onbekend bij de eenheden, waardoor een grote behoefte ontstaat aan verkeersleidings- en verkeerscontrolepersoneel dat zowel de commandant als de eenheid terzijde kan staan bij de tactische verplaatsingen, zodat het gevecht op de gunstigste wijze kan worden gevoerd. Een niet onbelangrijke factor, waardoor eveneens behoefte kan ontstaan aan verkeersleidings- en -controlepersoneel, is de door de toeneming van verplaatsingen ontstane verhoogde verkeersintensiteit in een bepaald gebied.

Tevens zij nog vermeld dat een tactische verplaatsing zich niet alleen hoeft te beperken tot gebaande wegen. Ook kan gebruik worden gemaakt van het terrein om gevechtseenheden snel en op de juiste tijd en plaats te kunnen concentreren en verspreiden.

Gezien het onvoorspelbare verloop van de gevechtshandelingen, gekoppeld aan een zeer korte reactietijd en om de commandant binnen zijn eigen gebied van beperkte omvang een maximale vrijheid van handelen te geven, vindt bij de op bataljonsniveau uitgevoerde gevechtsacties geen centraal geleide tactische verkeersleiding plaats.

Teneinde in de behoefte aan tactische verkeersleiding te kunnen voorzien zijn verkeersleidingsfunctionarissen ingedeeld op brigade-, divisie- en legerkorpsniveau. Door deze indeling is de verkeersleidingsorganisatie van het legerkorps lateraal van opbouw.

De verkeersleidingsorganen (verkeersdetachementen) zijn thans uitsluitend opgenomen in de organisatie van het legerkorps. Wanneer op het niveau van brigade, divisie en legerkorpsachtergebied tactische verkeersleiding moet worden uitge-

voerd, is het derhalve altijd noodzakelijk deze middelen, al dan niet op aanvraag van bovengenoemde ondercommandant(en), toe te wijzen. De verkeersdetachementen zullen voor de uitvoering van de tactische verkeersleiding, onder leiding van de desbetreffende verkeersleidingsfunctionaris, binnen het desbetreffende brigade/divisievak, of het legerkorpsachtergebied, worden ingezet. Bij vakgrensoverschrijdende verplaatsingen zal de naasthogere commandant zijn belast met de planning en coördinatie van de verkeersleiding.

Zo zal de divisie plannen en coördineren voor verplaatsingen die de vakgrens van twee brigades overschrijden. De legerkorpsstaf zal deze planning en coördinatie verrichten wanneer de vakgrens tussen twee divisies, of tussen een divisie en het legerkorpsachtergebied, wordt overschreden. De gebiedscommandant zal met behulp van de aan hem toegewezen of toe te wijzen verkeersleidingsorganen te allen tijde verantwoordelijk blijven voor de uitvoering van de verkeersleiding binnen het aan hem toegewezen vak, tenzij een naasthogere commandant anders bepaalt.

Om snelheid en flexibiliteit te bevorderen, wordt sinds kort veel aandacht besteed aan herstel van de wegen die worden gebruikt ten behoeve van tactische verplaatsingen.

Is de verkeersleidingsorganisatie verantwoordelijk voor een goed verloop van de verplaatsingen, de genieorganisatie is verantwoordelijk voor het weg- en waterbouwkundige beheer van de voor de tactische verplaatsing te gebruiken wegen. Zoals reeds eerder vermeld ligt de uitvoering van de verkeersleiding bij de door het Legerkorps aan de gebiedscommandant toegewezen verkeersdetachementen.

Het commando-element van de genie-eenheid, belast met het wegherstel, zal coördineren met het verkeersdetachement. Aangezien het verkeersdetachement op de hoogte is van het verkeersaanbod, en de prioriteitsvolgorde van de verplaatsende eenheden — evenals de te gebruiken wegen — kent, kan de commandant verkeersdetachement, in overleg met de commandant genie-eenheid, waar nodig de prioriteit van de door de genie te herstellen route(s) bepalen.

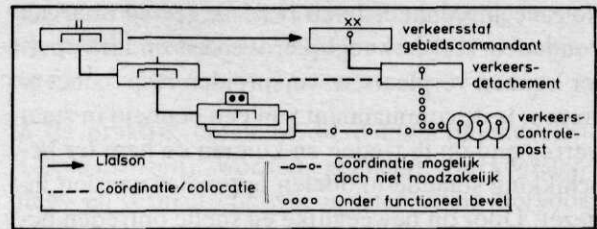
Aangezien de coördinatie van de tactische verkeersleiding bij de inzet van meer verkeersdetachementen plaatsvindt bij de verkeersstaf van de

gebiedscommandant, zal ook de inzet van de genie-eenheden belast met het wegherstel moeten worden gecoördineerd. Dit zal geschieden door het uitbrengen van een liaison van de naasthogere commandant van de eenheid die is belast met de uitvoering van het wegherstel. Een en ander is in afb. 2 schematisch weergegeven.

Een blik op de toekomst

In het vorenstaande hebben wij kunnen constateren dat de tactische verkeersleidingsorganisatie van 1Lk lateraal van opbouw is. Uit verkeerstechnisch oogpunt bezien is hierbij geen rekening gehouden met de loop van rivieren, kanalen, wegen enz. Bij axiale tactische verplaatsingen over grote(re) afstanden zal in de huidige constellatie de verkeersleiding over veel schijven lopen door de relatief geringe diepte van de aan de verkeersleidingsorganen toegewezen gebieden, hetgeen een goede coördinatie bemoeilijkt. Gezien het feit dat de meeste verplaatsingen axiaal zullen verlopen valt een sterkere axiale indeling van de verkeersleidingsorganen te overwegen, en het laagste niveau waaraan verkeersleidingsorganen zouden moeten worden toegewezen, zou de divisie kunnen zijn, om de diepte van de aan de verkeersleidingsorganen toegewezen vakken te vergroten.

Een van de eisen waaraan tactische verkeersleiding moet voldoen is geheimhouding van de verplaatsingen. De verkeersleidingsorganen van het legerkorps zijn echter uitgerust met niet-beveiligde verbindingsmiddelen, zodat thans tijdens verplaatsingen berichten moeten worden gecodeerd, hetgeen ten koste gaat van de nodige snelheid en flexibiliteit. Een goede tactische verkeersleidings-



Afb. 2 Relatieschema verkeersleidings- en wegherstelorganisatie

organisatie heeft dan ook een grote behoefte aan snelle, beveiligde verbindingsmiddelen met een groot bereik, te meer wanneer zou worden overgegaan tot een axiale indeling van de verkeersleidingsorganen.

Onder andere door voortschrijdende technologieën zullen gevechtsacties steeds vaker, ook bij duisternis en onder ongunstige klimatologische omstandigheden, worden uitgevoerd. Hieraan gerelateerd zal ook de tactische verkeersleiding onder die ongunstige omstandigheden moeten opereren, waarbij duidelijk zal zijn dat het menselijke waarnemingsvermogen onvoldoende is om een goede tactische verkeersleiding mogelijk te maken. Ook bij de tactische verkeersleiding zal derhalve gebruik moeten worden gemaakt van nieuwe technische ontwikkelingen en zal elektronische apparatuur, waar nodig, het werk van de mens moeten overnemen.

Uit het voorgaande moge blijken dat verkeersleiding geen statische aangelegenheid is, en dat met name bij tactische verkeersleiding snelheid van handelen en flexibiliteit van de verkeersleidingsorganen van het grootste belang zijn om het optreden van (gevechts)eenheden tot een succes te maken.





De flexibele geest

Gaarne wil ik generaal Huyser complimenteren met de inhoud van zijn artikel (*Mil. Spect.* 154(1985)(6) 245), een artikel welks strekking mijns inziens een grote „toekomstwaarde” kan hebben. Het is dan ook een understatement wanneer gen Huyser het heeft over het bijdragen van het bekende steentje, tenzij hij een edelsteentje bedoelt. Origineel gevonden is de eigentijdse vertaling van de oude wijsheid: de commandant is de troep („De beweeglijkheid van de geest van een commandant is uiteindelijk bepalend voor de beweeglijkheid van de eenheid”).

Het lijkt mij beter op het niveau van de teamcommandant niet te spreken over het moderne verdedigend gevecht maar over *het gevecht* zonder meer. Daarbij kunnen immers alle gevechtsvormen toegepast. Een gevecht waarbij teamcommandanten voortdurend door middel van mondelinge partiële bevelen de acties zullen moeten bijsturen. Het uitgangspunt moet zijn dat het zeker is, dat de actie niet zal verlopen zoals aanvankelijk werd gedacht. De wet van Murphy (als er iets fout kan gaan gaat het ook fout) zal hierbij een grote geldigheid hebben. Dit zal leiden tot het zeer snel moeten nemen van aanvullende beslissingen, een patroon, dat ik zou willen kenmerken als „crisisleiderschap.”

De coördinatie op alle niveaus tijdens de continu snel veranderende gevechtssituaties zal een grotere wissel op de commandanten trekken. De teamcommandant bv. zal eveneens rekening ermee moeten

houden dat het plan van de bataljonscommandant, binnen het kader waarin hij moet „werken”, vaak zal veranderen binnen een kort tijdsbestek. Nog meer dan tot nu toe zal de factor terreinkennis, die wij immers in vredetijd kunnen „beheersen”, moeten worden uitgebuit.

Het sjabloondenken lijkt mij niet zo gemakkelijk uit te bannen. Hoe beweeglijk de geest ook moet zijn, er zijn grenzen door de snelheid waarmee beslissingen dienen te worden genomen. Beslissingen die enerzijds van relatief hoge kwaliteit moeten zijn, en anderzijds toch zo eenvoudig mogelijk moeten kunnen worden uitgevoerd. Dat kan alleen als men als het ware een aantal „geestelijke bouwstenen” kan combineren. Bouwstenen die naar mijn mening bedrieglijk veel op sjablonen lijken. Wellicht zal men tot betere sjablonen moeten komen en/of het aantal bouwstenen (bv. met behulp van de tactische simulator) moeten vermeerderen. Mogelijk denkt gen Huyser in dezelfde richting („Er komt een aantal reflexbewegingen en daar moeten wij naar toe”, zie blz. 251).

De flexibilitetest van TNO (P en Q test) komt bij mij over als een niet zo geslaagd voorbeeld. Het lijkt op een eenvoudig computerspelletje ter verhoging van vaardigheid, en niet als graadmeter voor de flexibiliteit van de geest, eerder voor het tegendeel.

De grafiek in afb. 6 begrijp ik niet. Er zijn meer correcte antwoorden dan berichten, tenzij, wat verheugend zou zijn, er per bericht binnen de gestelde tijd meer dan één correct antwoord werd gegeven.

De tactische simulator kan inderdaad een uitstekend hulpmiddel zijn maar dat het een eenvoudige zaak zal zijn betwijfel ik. Het (de) beeldscherm(en) zullen het gehele relevante gevechtveld moeten tonen, de vijandelijke gevechtsacties zullen moeten zijn gebaseerd op het veronderstelde Russische optreden. Resultaten zoals treffers, inslagen, branden, rook, geluid enz. dienen te worden geproduceerd. Bovendien zal een groot aantal situaties moeten kunnen worden gecreëerd ter stimulering van de beoogde reflexwer-

king. In feite komt het erop neer een stuk „computerized wargaming” audiovisueel te maken. Qua apparatuur komt men dan aardig in de richting (verkleinde schaal) van die van het Omniversum in Den Haag, met dien verstande dat er ook nog „ingegrepen” zal moeten kunnen worden.

Voortbordurend op de samenvatting en conclusie, waaruit een taakverzwaring voor infanteristen/cavaleristen blijkt, lijkt het logisch te streven naar een compenserende taakverlichting. Om bij het begin te beginnen: de KMA. In een recent dagbladartikel las ik, dat het accent nog meer op het management zou komen te liggen. In het artikel heb ik het woord leiderschap gemist. Nu zit er natuurlijk in leiderschap een stukje management en in management zit een stuk leiderschap, maar zal de jonge officier niet meer aan leiderschap hebben dan aan management? In de pelotons/compagnies/eskadronscommandantfunctie ligt daarop de nadruk, pas in een staffunctie komt meer management om de hoek kijken. Het is dan niet denkbeeldig dat na een periode van bv. 8 jaar de geleerde theoretische managementtechnieken zijn verouderd of vergeten. Meer „leiderschap”, gecombineerd met een betere fysieke opleiding geeft meer zelfvertrouwen, ergo een betere „ondergrond”.

Verder vraag ik mij af of, nu de vuurkracht en beweeglijkheid zijn vergroot, het niet een goede zaak zou zijn de manoeuvre-eenheden minder omvangrijk te maken, uiteraard met behoud van het totale legerpotentieel; dus meer maar kleinere eenheden met als resultaat een „overzichtelijker” geheel voor de teamcommandant. Vanzelfsprekend verdient het aanbeveling bij technisch gecompliceerder materieel het percentage beroeps/KVV-militairen op te voeren en deze categorieën, net als de teamcommandanten, langer op hun plaats te houden. Verder zullen er op logistiek gebied ook wel taakverlichtende maatregelen zijn te vinden, bv. geheel of gedeeltelijke automatische bevoorrading.

Uitwerking van de gedachten van



De flexibele geest

Laat ik beginnen met de mathematische geest van bgen B. van Dijken gerust te stellen. Een verduidelijking van de grafiek was op zijn plaats geweest. De twee lijnen hebben geen correlatie. De „correcte-antwoordenlijn” heeft een gefixeerd aantal berichten. Overigens waren de grafiekjes alleen bedoeld om te illustreren dat men moet „durven slapen” tijdens oefeningen, omdat men anders „slachtoffer wordt van de factor tijd”. Het is m.i. goed te beklemtonen dat de aanleiding van mijn, hier en daar wat provocerende, lezing lag in de grote veranderingen die onlangs zijn opgetreden in de tactiek van het verdedigend gevecht. Natuurlijk heeft bgen Van Dijken gelijk als hij stelt dat mijn verhaal toepasbaar is op het gehele gevecht. Ik wilde aantonen dat de teamcommandant nog meer dan voorheen erop moet rekenen dat het gevecht wel eens niet volgens plan kan verlopen en dat hij nog meer dan voorheen moet vooruitzien in tijd en afstand en dat zich gedurende het gevecht zeer vele opties zullen aandienen. Een flexibele geest is dan nodig. Meer dan voor-

► gen Huyser tot praktische maatregelen zal kunnen leiden tot een evolutie in de KL, want gewijzigde opleiding en gewijzigd loopbaanbeleid voor infanteristen en cavalieristen zullen immers daaraan gerelateerde veranderingen in de gehele breedte en diepte van de KL tot gevolg hebben. Zolang deze de kwaliteit bevorderen, kan dit alleen maar worden toegejuicht.

drs. B. VAN DIJKEN, bgen inf b.d.

heen moeten wij daarop letten. Selectie, opleiding en oefening zijn daartoe vereist. De simulator is daarbij een essentieel hulpmiddel. Met bgen Van Dijken ben ik het eens dat in zo'n simulatie sjablonen als „bouwstenen” aanwezig zullen zijn. Hoe nu zo'n simulatieprogramma precies eruit zal zien en hoe wij kunnen voorkomen dat er te veel standaardreacties in het simulatieprogramma zullen sluipen, staat mij nu nog slechts vaag voor de geest. De KL werkt (en werkte er tijdens mijn lezing aan) hard om simulatietechnieken op verantwoorde wijze te gaan gebruiken.

Ik heb indertijd de aandacht van mijn gehoor en later die van de lezers op dit belangrijke gebied willen vestigen. Dat er behalve mijn benadering ook nog andere invalshoeken op de invloed van de vergroting van vuurkracht en beweeglijkheid zijn, is zeer zeker juist. In mijn artikel „Defensie in de 21e eeuw” (*Mil. Spect.* 154(1985)(10)445) beweer ik dat alleen onder de invloed van de toekomstige technologie kleinere eenheden en kleinere platforms zullen ontstaan. En taakverlichtende maatregelen zijn overigens altijd geboden, al was het alleen maar om de teamcommandant (= CC of EC in vredetijd) in zijn vele (administratie)werkzaamheden de helpende hand te bieden.

Tot slot: management versus leiderschap. Ik ga liever niet weer in op een elders door mij gevoerde discussie op dit gebied. De leiding van de KMA en de leiding van de KL hebben mij ervan overtuigd dat de KMA goede aanvoerders zal blijven afleveren. De KMA-opleiding start dit jaar met een veelbelovend nieuw programma. Op zijn minst moet een ieder die wat om de KL en om de KLu geeft de KMA de kans geven dit nieuwe programma in alle rust te realiseren.

Eindigend dank ik bgen Van Dijken voor zijn plezierige en ter zake doende reactie. Het gaat hem en mij inderdaad erom de kwaliteit van het leidinggevende element van de Koninklijke Landmacht voortdurend te verbeteren. En hoewel ik deze lezing als „infanterist” en niet als



De luchtoorlog boven Nederland 1940-1945

door B. van der Klaauw en B. N. Rijnhout, m.m.v. J. J. van der Veer, 96 blz., geïll. Uitg.: De Bataafsche Leeuw, Amsterdam, 1985. Prijs: f 29,50.

Het is natuurlijk ondoenlijk in 96 rijk geïllustreerde bladzijden vijf jaren strijd in de lucht boven Nederland uitputtend te behandelen, en dat is ook niet de bedoeling van de auteurs geweest. Zij wilden op een indringende wijze een beeldverslag brengen van hoofdzaken in de luchtoorlog boven Nederland, waarbij in totaal meer dan 7600 vliegtuigen verloren zijn gegaan, waarvan meer dan 2500 Engelse en een ongeveer even groot aantal Duitse toestellen en bijna evenveel vliegtuigen van de VS. De directe luchtroute tussen Duitsland en Engeland maakte ons luchtruim tot het strijdtoneel in de lucht. Beschrijvingen, met foto's van de vliegtuigen die aan de luchtoorlog boven Nederland deelnamen, vullen de bladzijden 22 tot en met 25 en 47 tot en met 57.

Ook de rest van het boek behandelt de hoofdzaken van de luchtoorlog met een groot aantal foto's kaarten

► CDS heb gehouden, zou ik toch graag als CDS een laatste opmerking willen stellen. Het spreekt vanzelf dat ook alle ideeën, maatregelen of anderszins die de Koninklijke marine of de Koninklijke luchtmacht willen toepassen in het kader van de verbetering van de kwaliteit van hun personeel, op zijn minst mijn warme belangstelling en sympathie hebben.

G. L. J. HUYSER, gen inf



De flexibele geest

Laat ik beginnen met de mathematische geest van bgen B. van Dijken gerust te stellen. Een verduidelijking van de grafiek was op zijn plaats geweest. De twee lijnen hebben geen correlatie. De „correcte-antwoordenlijn” heeft een gefixeerd aantal berichten. Overigens waren de grafiekjes alleen bedoeld om te illustreren dat men moet „durven slapen” tijdens oefeningen, omdat men anders „slachtoffer wordt van de factor tijd”. Het is m.i. goed te beklemtonen dat de aanleiding van mijn, hier en daar wat provocerende, lezing lag in de grote veranderingen die onlangs zijn opgetreden in de tactiek van het verdedigend gevecht. Natuurlijk heeft bgen Van Dijken gelijk als hij stelt dat mijn verhaal toepasbaar is op het gehele gevecht. Ik wilde aantonen dat de teamcommandant nog meer dan voorheen erop moet rekenen dat het gevecht wel eens niet volgens plan kan verlopen en dat hij nog meer dan voorheen moet vooruitzien in tijd en afstand en dat zich gedurende het gevecht zeer vele opties zullen aandienen. Een flexibele geest is dan nodig. Meer dan voor-

► gen Huyser tot praktische maatregelen zal kunnen leiden tot een evolutie in de KL, want gewijzigde opleiding en gewijzigd loopbaanbeleid voor infanteristen en cavalieristen zullen immers daaraan gerelateerde veranderingen in de gehele breedte en diepte van de KL tot gevolg hebben. Zolang deze de kwaliteit bevorderen, kan dit alleen maar worden toegejuicht.

drs. B. VAN DIJKEN, bgen inf b.d.

heen moeten wij daarop letten. Selectie, opleiding en oefening zijn daartoe vereist. De simulator is daarbij een essentieel hulpmiddel. Met bgen Van Dijken ben ik het eens dat in zo'n simulatie sjablonen als „bouwstenen” aanwezig zullen zijn. Hoe nu zo'n simulatieprogramma precies eruit zal zien en hoe wij kunnen voorkomen dat er te veel standaardreacties in het simulatieprogramma zullen sluipen, staat mij nu nog slechts vaag voor de geest. De KL werkt (en werkte er tijdens mijn lezing aan) hard om simulatietechnieken op verantwoorde wijze te gaan gebruiken.

Ik heb indertijd de aandacht van mijn gehoor en later die van de lezers op dit belangrijke gebied willen vestigen. Dat er behalve mijn benadering ook nog andere invalshoeken op de invloed van de vergroting van vuurkracht en beweeglijkheid zijn, is zeer zeker juist. In mijn artikel „Defensie in de 21e eeuw” (*Mil. Spect.* 154(1985)(10)445) beweer ik dat alleen onder de invloed van de toekomstige technologie kleinere eenheden en kleinere platforms zullen ontstaan. En taakverlichtende maatregelen zijn overigens altijd geboden, al was het alleen maar om de teamcommandant (= CC of EC in vredetijd) in zijn vele (administratie)werkzaamheden de helpende hand te bieden.

Tot slot: management versus leiderschap. Ik ga liever niet weer in op een elders door mij gevoerde discussie op dit gebied. De leiding van de KMA en de leiding van de KL hebben mij ervan overtuigd dat de KMA goede aanvoerders zal blijven afleveren. De KMA-opleiding start dit jaar met een veelbelovend nieuw programma. Op zijn minst moet een ieder die wat om de KL en om de KLu geeft de KMA de kans geven dit nieuwe programma in alle rust te realiseren.

Eindigend dank ik bgen Van Dijken voor zijn plezierige en ter zake doende reactie. Het gaat hem en mij inderdaad erom de kwaliteit van het leidinggevende element van de Koninklijke Landmacht voortdurend te verbeteren. En hoewel ik deze lezing als „infanterist” en niet als



De luchtoorlog boven Nederland 1940-1945

door B. van der Klaauw en B. N. Rijnhout, m.m.v. J. J. van der Veer, 96 blz., geïll. Uitg.: De Bataafsche Leeuw, Amsterdam, 1985. Prijs: f 29,50.

Het is natuurlijk ondoenlijk in 96 rijk geïllustreerde bladzijden vijf jaren strijd in de lucht boven Nederland uitputtend te behandelen, en dat is ook niet de bedoeling van de auteurs geweest. Zij wilden op een indringende wijze een beeldverslag brengen van hoofdzaken in de luchtoorlog boven Nederland, waarbij in totaal meer dan 7600 vliegtuigen verloren zijn gegaan, waarvan meer dan 2500 Engelse en een ongeveer even groot aantal Duitse toestellen en bijna evenveel vliegtuigen van de VS. De directe luchtroute tussen Duitsland en Engeland maakte ons luchtruim tot het strijdtoneel in de lucht. Beschrijvingen, met foto's van de vliegtuigen die aan de luchtoorlog boven Nederland deelnamen, vullen de bladzijden 22 tot en met 25 en 47 tot en met 57.

Ook de rest van het boek behandelt de hoofdzaken van de luchtoorlog met een groot aantal foto's kaarten

► CDS heb gehouden, zou ik toch graag als CDS een laatste opmerking willen stellen. Het spreekt vanzelf dat ook alle ideeën, maatregelen of anderszins die de Koninklijke marine of de Koninklijke luchtmacht willen toepassen in het kader van de verbetering van de kwaliteit van hun personeel, op zijn minst mijn warme belangstelling en sympathie hebben.

G. L. J. HUYSER, gen inf

en tekeningen. Daarbij wordt o.a. aandacht besteed aan de luchtstrijd tegen Duitsland, de vliegende bommen, de operatie Market Garden, voedseldroppingen en de hulp aan neergeschoten piloten.

Opvallend zijn foto's uit de collectie van G. H. en L. van Kampen. Hoe blijven zulke foto's uit zo'n turbulente tijd bewaard vroeg ik mij af. Een van de verklaringen is op blz. 63 te vinden. Daar wordt uiteengezet hoe van door Duitsers volgeschoten films, die bij de eigenaar van fotohandel Vaka in de St. Jacobsstr. in Leeuwarden (de heer Van Kampen) werden afgeleverd, een extra afdruk werd achtergehouden. Op die manier ontstond een fameus archief dat na de bevrijding uiterst waardevol bleek te zijn.

Al met al een boek dat d.m.v. het beeldverslag ook de minder ingewijde lezer kan boeien.

N. HAMELEERS, kol Klu

De geheime informant, Berlijn 1939-1940

door J. G. de Beus, 3e dr., 160 blz., geïll. Uitg.: Ad Donker, Rotterdam (1984). Prijs: f 24,50.

In 1977 publiceerde de oud-diplomaat dr. J. G. de Beus het boek *Morgen bij het aanbreken van de dag*, een publikatie die veel aandacht trok. In dat boek vertelt schrijver zijn belevenissen als ambassade-secretaris te Berlijn in de jaren 1939-1940. Door zijn functie was hij bijzonder goed geïnformeerd, zodat zijn verslag buitengewoon interessant is. Bijzonder boeiend is hetgeen hij meedeelt over de militaire attaché, majoor G. J. Sas, en diens informant kolonel H. Oster. Een gedeelte van het bovengenoemde boek handelt over de relatie Sas-Oster en het was een uitstekende gedachte dit onderdeel nu, in een aparte paperback, opnieuw te publiceren. De schrijver heeft, dank zij nieuw bronnenmateriaal waarover hij kon beschikken, het relaas bovendien aanzienlijk aangevuld. Een zeer lezenswaardig boek.

dr. C. M. SCHULTEN, lkol vbdd

S.O.S. Paulus Potter

door J. Rep, 215 blz., geïll. Uitg.: J. H. Kok, Kampen, 1985. Prijs: f 25,-.

Wanneer men zou beschikken over een ranglijst van kwalificaties die de gemiddelde Nederlander zichzelf toekent dan zal het geen verbazing wekken dat het aspect historische bewust op deze lijst een bescheiden plaats inneemt, ondanks dat velen roepen — en dan in de woestijn — dat kennis van het verleden onontbeerlijk is om ongewenste herhalingen te kunnen voorkomen. Dat uitzonderingen de regel bevestigen zou kunnen blijken uit de belangstelling die bestaat voor de geschiedschrijving van oorlogshandelingen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Deze belangstelling wordt echter niet zozeer ingegeven door een belangstelling voor de historie; de Tweede Wereldoorlog betekent voor velen nog geen geschiedenis. Eerder is er sprake van persoonlijke herinneringen, dan wel van een recent verleden dat zijn stempel nog steeds drukt op de huidige verhoudingen in de wereld. In het grote aantal beschrijvingen van oorlogs- en verzetshandelingen tijdens de Tweede Wereldoorlog, dat in de afgelopen maanden het licht zag, ditmaal aandacht voor de ondergang van een Nederlands vrachtschip in een Poolzeeslag in de zomer van 1942.

Het boek behandelt de lotgevallen en de ondergang van een konvooi op weg van Britse havens naar Moermansk, in een tijd dat niet alleen rekening moest worden gehouden met het Duitse U-Bootwapen maar ook nog met de dreiging van de Duitse slagvloot, waaronder de vervaarlijke Tirpitz. Jelte Rep is erin geslaagd tot in detail de tragische reis van het konvooi, dat onder de kodenam PQ17 voer, weer te geven op een wijze die, eenmaal aan het boek begonnen, het moeilijk maakt het terzijde te leggen. Nu loopt het karakter van boeken die de Tweede Wereldoorlog beschrijven uiteen van avontuurlijke verhalen tot gedegen geschiedkundige werken die het predikaat weten-

schappelijk kunnen dragen. Dit laatste is duidelijk niet de bedoeling van de schrijver geweest. Dat neemt niet weg dat aan de boeiende weergave van de ondergang van het konvooi PQ17 een veelomvattende research ten grondslag ligt en ook een zeer tijdrovende, aangezien de schrijver zijn boek mede heeft gebaseerd op vele gesprekken met overlevenden van de ramp. Wat dit laatste betreft zou men kunnen stellen dat er sprake is van „oral history”. De ten dele verklarende bronvermelding geeft duidelijk de werkwijze van de schrijver aan, waarbij het detail zeker niet is geschuwd. Vermeldenswaard is voorts dat de ondergang van de Paulus Potter onderwerp is geweest van een onlangs uitgezonden televisiedocumentaire. Voor de verzamelaar van zg. oorlogsliteratuur misstaat dit boek zeker niet op de boekenplank.

W. C. LOUWERSE, kol KLU

Verzetsgroep Zwaantje

door W. Vening, 232 blz. Uitg.: Strengolt, Naarden, 1985. Prijs: f 24,90.

In 1985 is op grote schaal de bevrijding van geheel Nederland gevierd en herdacht. Het is ook het jaar waarin zo'n 250 boeken, nieuwe en herdrukken, over de Tweede Wereldoorlog zijn uitgegeven; één daarvan verhaalt, in hoofdzaak, het illegale werk van groep Zwaantje, die — met het hoofdkwartier in de stad Groningen — informatie over de Duitse bezetter en door de Duitsers gezochte personen naar het neutrale Zweden smokkelde. De verzetsgroep werd in 1943 door verraad opgerold door de Duitse SD en vrijwel alle leden van die groep werden ter dood veroordeeld, een vonnis dat gelukkig niet is uitgevoerd. Op sobere, indrukwekkende wijze wordt eveneens verslag gedaan van de behandeling en de ontberingen die de gevangengenomen verzetsstrijders in de gevangnissen, o.m. in de Scheveningse gevangenis (het zg. „Oranjehotel”) moesten ondergaan. Centraal staan dus de activi-

teiten van de verzetsstrijders van Zwaantje, maar ook wordt verslag gedaan van illegale patriotische activiteiten van niet tot de groep behorende verzetsstrijders die, met gevaar voor eigen leven, de voor de geallieerden zo nodige informatie over de Duitse overheersers verzamelden. Wat dat betreft geeft het boek ook een goed beeld van het begin en de verdere ontwikkeling van het illegale verzet in Nederland, en van de vaak uiterst naïeve wijze waarop in het begin werd getracht informatie door te spelen aan de geallieerden, bv. door middel van de „flessenpost”: flessen die in Maassluis in de Maas werden gegooid in de hoop dat ze op de Engelse kust zouden aanspoelen . . . (zeker vijf van die flessen zijn wèrkelijk daar aangespoeld!).

Een boeiende, zonder opsmuk geschreven documentaire die geen moment verveelt. P. L. HOEVERS

Hoe was het ook weer?

door H. J. Wolf, 112 blz., geïll. Uitg.: Brabantia Nostra, Breda, 1985. Prijs: f 27,50.

Toen op 1 oktober 1984 de toenmalige bibliothecaris van de Koninklijke Militaire Academie — Herman Wolf, zoals de insiders hem kennen — zijn functie neerlegde na bijna vijfendertig jaar die positie te hebben bekleed, verdween daarmee uit het personeelsbestand van Kilacadmon een man die zich in de loop van zijn ambtsperiode had ontwikkeld tot een onbetwiste expert ter zake van de historie van de militaire Alma Mater alsmede van de behuizing van dat instituut — het Kasteel van Breda — en van de onmiskenbare derde component uit de triade, i.c. de Baroniestad Breda. Van zijn deskundigheid hebben niet alleen vele cadetten kunnen getuigen, dat geldt evenzeer voor de ontelbaar velen die zich in en om het Kasteel hebben laten rondleiden door de uiterst competente gids die hij bleek te kunnen zijn. En daarenboven hebben zeer velen, *nourri dans le sérail* dan wel buitenbeentjes, kun-

nen kennisnemen van zijn gedegen beheersing van alles wat met de hiervoren aangeduide triade in verband zou kunnen staan, door te lezen wat hij daarover schreef in tal van artikelen van zijn hand in verschillende publiciteitsmedia, waaronder — uiteraard — ook de Militaire Spectator.

Het is dan ook, dat alles overziende, verheugend te noemen dat deze bij uitstek deskundige zich heeft laten overhalen tot het doen verschijnen van een bundeling van hetgeen tot dusverre uit zijn soepel gehanteerde pen is gevloeid. Die compilatie van eerder in uiteenlopende bronnen gepubliceerde essays werd voortreffelijk verzorgd door de uitgeverij Brabantia Nostra. Verwacht mag worden dat vele (oud)militairen, die eens hebben behoord tot de KMA-populatie, aan Wolfs hand de weg kunnen terugvinden die ligt besloten in de vraag die diende als titel voor dit lezenswaardige boekwerkje: Hoe was het ook weer?

Het is overigens — helaas — tevens die onloochenbare koppeling aan een gemeenschappelijk beleefd verleden die een begrenzing lijkt in te houden van de mogelijke markt voor dit toch alleszins aan te bevelen boek: in de verwijzing naar het collectieve ervaringspatroon, en het beroep op het „weet je nog wel?”, ligt immers impliciet de relatieve excommunicatie vast van degenen die op die vraag zouden moeten renonceren. En dat is zeer zeker te betreuren, want deze bundeling van Wolfs pennevruchten — waaronder tal van even lees- als wetenswaardige vertellingen — verdient zonder meer een veel uitgebreidere lezerskring dan de exclusieve groep waarop de titel zich qua formulering lijkt te richten. Nu is die beperking voor de lezers van de Militaire Spectator nauwelijks van belang, omdat zij wel degelijk zullen zijn geïnteresseerd in, en bekend mogen zijn met, „hoe” het eertijds is geweest. Voor deze categorie is Wolfs *aide mémoire* dan ook in de letterlijke zin van dat woord een geheugensteuntje dat zij zich bepaald niet moeten onzeggen! W. WALTHUIS, genm inf b.d.

Politiek en krijgsmacht

Invloed en beïnvloeding van militairen, door drs. W. J. A. M. Scheelen, prof. dr. J. Niezing e.a., 40 blz. Uitg.: Stg Maatschappij en Krijgsmacht, Den Haag, 1985. Prijs: f 7,30.

De Stichting Maatschappij en Krijgsmacht, die oplossingen zoekt voor problemen in de verhouding tussen onze maatschappij en de krijgsmacht, hield eind 1984 een conferentie over bovengenoemd thema. De daar gehouden inleidingen zijn, met medewerking van de sprekers, verwerkt tot redactionele artikelen en gebundeld in de onderhavige brochure. De inleiding, getiteld *Politiek en krijgsmacht*, is van de hand van de directeur van de Stichting, drs. W. J. A. M. Scheelen. Politiek en krijgsmacht zijn nauw met elkaar verbonden. Niettemin kent men de opvatting dat een militair puur een vakman is en zich niet met politiek moet bemoeien; modernere inzichten pleiten echter voor scholing van militairen in de gecompliceerde militair-politieke situatie. Over dit dilemma handelen de tweede en derde bijdrage: *Sociologie, krijgsmacht en politiek, over het vervagen van een klassiek dilemma*, door prof. dr. J. Niezing (hoogleraar VU Brussel), en: *Krijgsmacht, politiek en militaire professie, voorbij dilemma, doch nieuwe complexiteit*, door dr. A. A. Klumper, lkol mpsd. De grens tussen politiek en instrumenteel handelen is verwaagd. Over de spanning tussen de beleidsbeslissingen en het gerechtvaardigd opkomen voor belangen door belangenverenigingen van militairen gaan de bijdragen van kltz G. Brand: *Militairen en politiek*, en van het Tweede-Kamerlid (PvdA) drs. H. J. van den Bergh: *Belangenbehartiging en politiek*. De overheidsbeslissingen hebben nog een ander aspect: de acceptatie; hierbij speelt de voorlichting een wezenlijke rol. Dit subthema wordt behandeld in de bijdragen van G. A. de Kok (hoofdredacteur Haagse Courant): *Voorlichting en beïnvloeding*, en van H. van den Heuvel (hoofd Stafafd. Directie Voorlich-

ting ministerie van defensie): *Voorlichting voor en door militairen*.

Wie niet in staat was de conferentie bij te wonen heeft nu de gelegenheid alsnog kennis te nemen van de belangwekkende bijdragen, en wie er wel aanwezig was kan e.e.a. nog eens in alle rust nalezen. *

Soviet bloc elite forces

door S. J. Zaloga en J. Loop, 64 blz., geïll. (deels in kleur). Uitg.: Osprey Publ. Ltd., Londen, 1985. Prijs: £ 4,95.

Dit boekwerk is deel 5 in de zogenaamde „Elite series”, publikaties over de geschiedenis, organisatie, uitmontering en uitrusting van min of meer bijzondere militaire verbanden. Elk boekwerk wordt aangeduid met een E (van Elite) en een volgnummer. Eerder verschenen: „The Paras: British airborne forces 1940-84” (E1), „The US Marine Corps since 1945” (E2), „The Vi-

kings” (E3) en „US Army special forces 1952-84” (E4). Ook is al een deel E6 beschikbaar: „French Foreign Legion paratroops”. In het voorliggende boek wordt aandacht besteed aan de diverse „bijzondere” verbanden in de Oostbloklanden. Een belangrijk deel is gewijd aan de Sovjetrussische luchtlandingstroepen. De schrijvers gaan daarbij ook in op de inzet van deze eenheden in zowel de Tweede Wereldoorlog als bij de invasie van Tsjechoslowakije (1968) en Afghanistan (1979). Voorts worden — voor wat betreft de SU — aan de orde gesteld: de marine-infanterie, Spetsnaz-, grens- en veiligheidstroepen. Bij de overige Warschau-Pactlanden ligt het accent op Polen en de DDR, zij het dat de vergelijkbare eenheden in de „kleinere” landen niet onvermeld blijven. Interessant is dat ook minder bekende eenheden de aandacht krijgen. Melding wordt gemaakt van een Pools bataljon voor speciale opdrachten (vroeger aangeduid als het 4101e Para-

RECTIFICATIE

Herziening van het onderwijs aan de Hogere Krijgsschool

Niet slechts een verbetering, zoals reeds is voorspeld in de laatste alinea van dit artikel (*Mil. Spect.* 154 (1985)(9)393), maar ook een aanvulling. In afb. 1 (blz. 394) moet onder DIRECTEUR nog een blok worden geplaatst — naast de drie getekende — nl. BIBLIOTHEEK. Deze is wel vermeld, maar ten onrechte onder STAFDETACHEMENT. Red.

chutistenbataljon) en een eenheid van bataljonsgrootte in de DDR, die zou zijn uitgerust met M113's en M48's. Wie in deze bijzondere eenheden geïnteresseerd is vindt in dit boek een grote hoeveelheid informatie. De organisatietabellen zijn actueel en vrij compleet, de illustraties (foto's en tekeningen) van goede kwaliteit en recente datum.

J. M. J. BOSCH, maj cav

