



'Kruithuis' dreef mee in 'Vrachtkano'

Zorgvuldig als betref het serviesgoed deponeerde Jan Plasman de pallet met zo'n 1000 kilo nepmunitie naast de onafzienbare rij kratten in de berm. 'Da's mooi,' verklaarde hij, als een klipgeit zijn hoge positie in de nu stationair grommende hef-tor verlatend. 'Eerst mag ik die spullen van de trein op de wagens laden. En nu mag ik ze weer lossen.'

Majoor H. B. Baay, S-3 van 103 Intendancebataljon, leunend over zo'n krat die volgens het krijtopschrift 105 mm granaten zou bevatten, keek hem minzaam aan. Over de zonovergoten Westfaalse weilanden gleeed het opschakelende geronk van de ontlaste drietonner weg. 'En vannacht,' beloofde de aangesprokene vriendelijk, 'mag je het allemaal weer opladen ook.'

Rijden, laden en varen in Cargo Canoe

Diezelfde dag, vrijdag 26 april, dat honderden Nederlandse drietonnars zwaarbeladen het stroomgebied van de Ems doorkruisten, dronken Schotse reserve-genisten ruim 200 kilometer zuidwaarts een mok thee aan de Rijnsoever. Hun drijvende brugdelen lagen verankerd tegen de wal als aangespoelde reuzenplatvissen. De volgende nacht zou Europa's verkeersader wegens brugslag gestremd zijn. Alleen de officieren van de samenwerkende Duitse genie krabden zich bedenkelijk achter de oren

Als het aan hen had gelegen, had de commandant van de engineers – een jonge, kortgeknipte bedrijfsleider, door zijn mannen onveranderlijk major Playboy genoemd – aanmerkelijk langere spankabels meegenomen. De Duitsers kenden de kracht van het water.

Op de Nederlandse plezierboten, opstomend naar de Drachenfels, wees het Vader Abrahamkundige publiek elkaar nóg zuidelijker nieuwsgierig op de circustentgrote camouflagenetten waaronder Duitse militaire veerboten schuilgingen.

Als de naam van de logistieke Northag-oefening Cargo Canoe ergens

direct op sloeg, dan wel op deze dieselboten, groot genoeg voor een Leopard of enkele vrachtwagens. Op een half dozijn plaatsen wachtten zij op de voornamelijk nachtelijke inzet. Zo strekte zich het gebied van Cargo Canoe uit over Nederlands, Duits en Belgisch gebied. Van Ter Apel tot Bonn en Luik.

Wie het oog vooral op het water richtte, kreeg soms meer de indruk van een genie- dan van een verkeersoefening. Aan de Ems, het Dortmund-Emskanaal, de Rijn en de Maas... op vijftien plaatsen stond Nederlandse, Duitse en Engelse genie klaar voor de overzet. Vlug en veilig.



1. Drietonnens door de nacht...

Al mompelde die Duitse overste, Verkeersoffizier op het ministerie, staande op zo'n pont niet ten onrechte: 'Zo'n aflopende veerstoep, een volbeladen vrachtwagen en dan in het duister de boot oprijden terwijl je misschien nog geen half jaar je rijbewijs hebt... Reken maar dat het zweet ze in de handen staat...'

Sampan werd Lastkahn

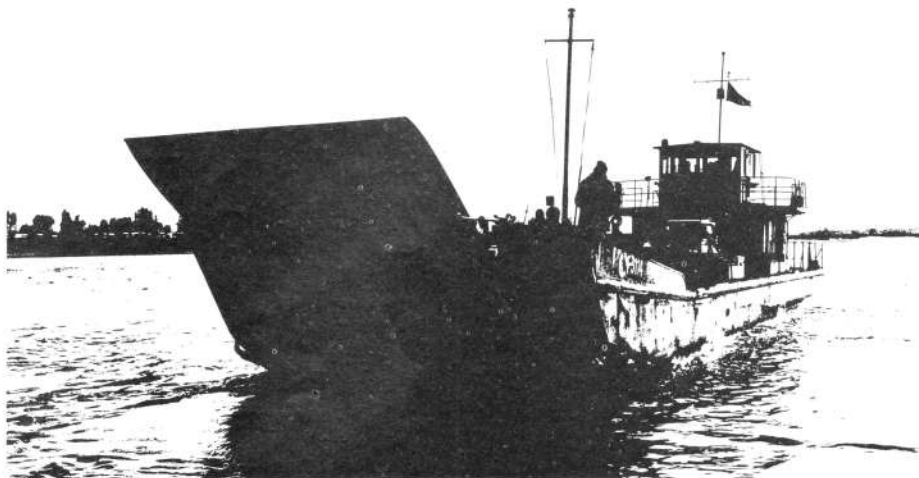
Een dikke 9000 man met ruim 4000 voertuigen, van motor tot tanktrekker, waren van 23 tot 29 april betrokken bij Cargo Canoe. 'Lastkahn', zeiden de Duitsers. En die naam van de grootste logistieke praktijkoefening van de laatste tijd herinnert nog duidelijk aan zijn voorgangers van jaren her: Sampan. Het ging bij die vrachtkano's om het transport. Uiteraard. Maar transport in oorlogstijd is méér dan in een wagen stappen en wegrijden. In het gebied achter de strijdende legerkorpsen treffen elkaar parate logistieke eenheden, marechaussee, burgerpolitie, spoorwegen, militaire verkeers- en de territoriale commando's in een voor buitenstaanders onbegrijpelijk procedurebrij.

Met extra-problemen in de sfeer van vluchtelingenstromen en vernielde bruggen bij wijze van het zout in de pap. Om dié coöperatie ging het nog méér dan om de rijvaardigheid der chauffeurs en de bedrevenheid van de zoetwatermatrozen op hun veren. Een verstandig initiatief derhalve van de Noordelijke Legergroep, waaronder parate legerkorpsen van Duitsland, Engeland, België en Nederland vallen.

2. Duitse veerboten, groot genoeg voor een Leopard...

'Wij munitieboeren leren door de hoeveelheid'

Toch had Jan Plasman, de hef-torchauffeur van 129 Munitie-aanvullingsplaatscompagnie, eigenlijk slechts terzijde met Cargo Canoe van doen. Het Hollandse zuinigheid-met vlijt-principe had zich doen gelden in logistieke kringen van het 1e Legerkorps. Hetgeen daar tot de conclusie leidde, dat het bijna misdadig zonde zou zijn een paar honderd zware DAF's 'zo maar' oostwaarts te sturen. Derhalve dreef in de vrachtkano van de NAVO een zuiver Nederlands 'Kruithuis' mee.





3. Schotse reserve-genisten ... de volgende nacht zou de scheepvaart gestremd zijn ...

'Kruithuis' was de grootste munitie-opvoeroefening uit de geschiedenis van het legerkorps. Als locatie diende het gebied tussen Emmen en Cloppenburg. (Over Nederlandse activiteiten in zuidelijke Cargo Canoe-regio's leest men op volgende pagina, red.)

'Nooit speelt de munitie mee, en nu doen we alleen maar in munitie, constateerde handenwrijvend majoor J. T. de Bock, hoofd Klasse V (munitie) van de sectie Bevoorrading van het Legerkorps Logistiek Commando.



4. Duizend kilo nepamunitie uit de trein ...

Mechanische laadschoppen - maar iedereen zegt kortweg: heftor - haalden in razend tempo een trein leeg op het stationnetje van Neuenhaus, een minuscuul plaatsje in de 'deuk' die Duitsland tussen Drente en Overijssel in de kaart van Nederland drukt. Tonnen kratgewijs verpakt beton of zand op pallets - die houten vlondertjes waar vorkheftrucks zo mierachtig snel mee omzeulen - verhuisden van wagon naar drietonner. Majoor De Bock: 'Kijk, ze moesten toch rijden. En toen hebben we gevraagd of we met zo'n

overslagoefening met munitie mochten meedoen. Wij munitieboeren leren nu vooral veel door de grote hoeveelheden. Je kunt natuurlijk wel tien wagens op pad sturen. Maar dat levert toch niet de ervaring in het overslaan, het opslaan te velde in een aanvullingsplaats, als je nu met honderden tonnen opdoet.'

Munitie langs de weg

Ter hoogte van Emmen, maar dan 50 kilometer het met ja-knikkers volgestouwde buurland in, belandden die pallets 's nachts eenvoudig langs de kant van een provinciale weg. Na een rit door de nacht. Eén colonne over een Duitse geniebrug. Een andere over een Duitse geniepont. Afladen bij het licht van schijnwerpers en het onheilspellende oranje geflikker van waarschuwinglampen. Met oranje-witte heksenhoeden als rijbaanafzetting en attente marechaussee ter plekke. Majoor Baay, terwijl inmiddels een lentezonnetje het ontladen bescheen: 'Je hebt een heel goede marechausseebegeleiding nodig. Als zo'n tor een burgerauto schept, blijft er geen spaan van heel. Je snapt niet dat ze toch nog met 100 kilometer langsscheuren. Het hardst passeerde

6. rijden, veel rijden ...



5. ... uit de trein, op de wagens ...

trouwens een Nederlander.' Over de kolossale intendance-job: 'We suggereren een totale aanvullingsplaats voor munitie. Dat is een gebied van 20 bij 30 kilometer. Als de Engelsen en Duitsers nu het weekend komen afleveren, kunnen we vier straten beleggen. Dat begint er een beetje op te lijken. Een straat is 3 tot 5 kilometer lang. De klein kaliber straat hebben we wel bewijzerd en ingericht maar hij wordt niet belegd. Dezelfde Nederlandse, Duitse en Britse wagens, die de munitie komen brengen, halen de pallets later weer op.'

Bij Battle Royal voor het laatst

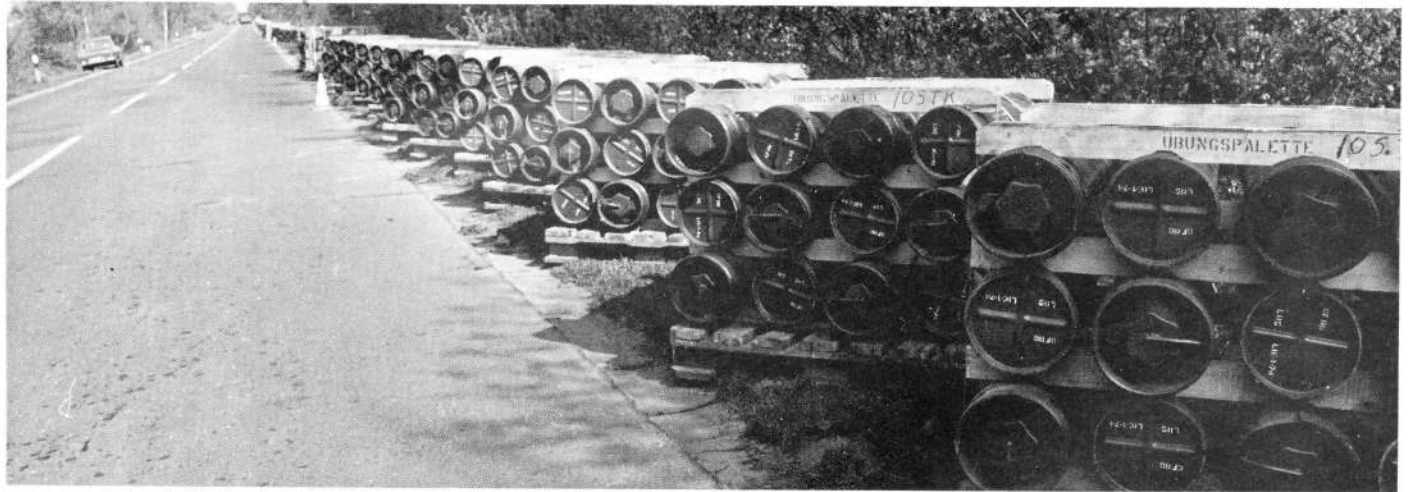
Glimmend van genoeg, als een vliegtuigontwerper die zijn jongste produkt van de eerste proefvlucht ziet terugkeren, stapte brigade-generaal E. O'Herne langs de honderden meters munitiekratten. Pratend over het bijshaven aan organisatie en procedures. Over dingen die sneller kunnen en – na een goede vooroefening – nu inderdaad

8. waar de vaandrig lopende problemen oplost: '... ja, hij is volgeladen gearriveerd, maar hij heeft zijn munitiebonnen laten liggen'...



aanmerkelijk sneller gaan. Brigade-generaal O'Herne was op dat moment bezig aan zijn laatste dagen als commandant van het drie jaar geleden opgerichte LLC, het Legerkorps Logistiek Commando. Per 1 mei werd hij TBO ('Dan zit ik aan de andere kant van de pijlpijn'). Het leed geen twijfel dat generaal O'Herne genoot van dit stuk praktijk bij het afscheid van de legerkorpsfunctie. 'Kruithuis' was – bij wijze van spreken – zijn logistieke Big Ferro. Hij gaf toe dat het wel erg lang geleden is dat een

9. ... een onafzienbare rij langs de openbare weg ...



'... bij Battle Royal in 1953. Toen gingen we voor het laatst met een beetje munitie te velde. Maar in die tijd werkte je met handkracht en veel kleinere hoeveelheden. Nu slaan we 1500 ton om. Door de schaal waarop we nu oefenen, krijgen we nu eindelijk een beeld of we het in oorlogstijd halen. En zoals het nu loopt, zit het met de planning wel goed.' En niet alleen met de planning. Ook de uitvoering van de dag en

10. ... maar wel nauwkeurig geadmistriseerd ...

11. Een lachende generaal O'Herne: Kruithuis liep als een trein ...

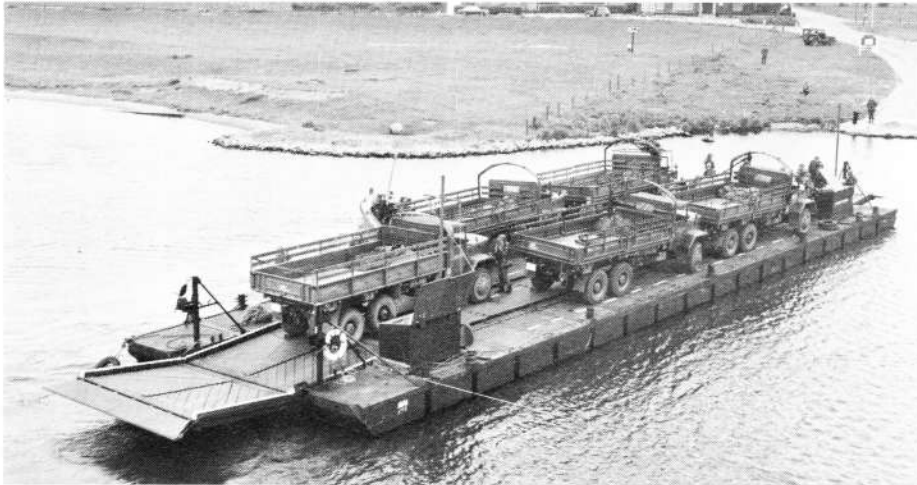


7... tot de munitiestraat ...

deel van de bevoorrading aandacht kreeg. 'Dat was bij ...' – denkt even – nacht actieve AAT'ers, Intendancers, TD'ers bracht een brede grijns op het gezicht van de generaal. 'Kijk nu eens op 'n station. Er wordt uitgelegd wat er moet gebeuren en daarna loopt het verder geruisloos en snel ... Rare snuiters met die lange haren, maar moordkerels om mee te werken.'

CARGO CANOE

DE LADING KWAM GOED OVER DE MAAS



2. Een Duitse colonne in het afwachtingsgebied (Vehicle Waiting Area)

'Ze zeggen dat de Engelsen terugkomen.' Met deze woorden stapt een herhaler van 464 Pontcie van het veer op de kade van Cuyk.

Aan de oostelijke oever van de Maas lossen de rode achterlichten van het laatste pakket overgezette Duitse voertuigen zich op in de duisternis. Het is donderdagavond 25 april rond negen uur.

Nog één nacht en de 'stremming' van de scheepvaart over de Maas zal zijn opgeheven. De genisten hoeven dan alleen nog maar de veren bij Cuyk, Boxmeer en Wanssum uit de vaart te nemen en het TBZ-aandeel in de oefening Cargo Canoe, waaraan gekoppeld een herhalingsoefening, is dan weer geleverd.

De genist zegt nog eens: 'De Engelsen komen terug'. Het 'gerucht' verspreidt zich.

Aan de oostelijke oever doemen weer lichten op. Witte lichten en blauwe lichten deze keer. De Engelsen! Het blijken, als het veer maar weer naar de overkant is gesleept, Nederlanders. Een pakket drietonnens, na de ROC-dag in Venlo op weg gegaan naar het 'Vehicle Waiting Area' (VWA) bij Afferden, om van daaruit in westelijke

richting de Maas over te steken.

De genisten bij de drie veren moeten er nog hard tegenaan die nacht. En ze hebben de hele middag al honderden Duitsers, Engelsen en Nederlanders – o.a. 810 Tbat – overgezet.

In totaal 140 Nederlandse voertuigen moeten niet alleen van oost naar west, maar blijken een achtvormige lus te rijden van Afferden naar (VWA-) Langenboom en weer terug. Met daar tussenin de Maas.

Er was eerder al een 'verrassing' in de oefening 'ingebouwd': 45 Afdl lua uit de Harskamp, die 's middags was ingezet ter beveiliging van de veren, kreeg plotseling (schijn-)aanvallen te verduren van jagers van de tactische luchtmacht van Northag.

Afgezien van het blijkbaar onuitroeibare 'gerucht' heeft Cargo Canoe, in de TBZ-sector, ook hier en daar enige verwarring te zien gegeven.

Als gevolg van de opgegeven 'Zulu'-tijden dreigde een kok van 436 Maresk, welk eskadron ook aan de oefening deelnam, al om vier uur in de nacht gewekt te worden. Als gevolg daarvan ook viel er voor de verbindingsmensen – ook herhalers – van de Koninklijke Marechaussee hier en daar via de radio wel wat bij te sturen. (Een (reserve-) luitenant van de marechaussee: '... een



1. ... de genisten moesten er hard tegenaan, en niet alleen overdag ...

dergelijke oefening staat of valt met de verbindingen.) Maar toen de oefening eenmaal liep, liep deze ook op rolletjes. De transporten verliepen feilloos en de pakketten voertuigen werden zowel bij Cuyk, Boxmeer als bij Wanssum vlot over de Maas gezet.

3. Honderd veertig voertuigen van het Rijopleiding Centrum in een lus ...

