

Logistiek en tactiek van Technische Dienst eenheden in voorste lijn

door C. J. B. H. VAN DER POLS, *Eerste Luitenant van de Technische Dienst*

Alhoewel Nederlandse Technische Dienst eenheden hun taak onder oorlogsomstandigheden hebben verricht in ons voormalig Nederlands-Indië na de Tweede Wereldoorlog, zal men zich erop moeten bezinnen dat de tactiek en de werkwijze van deze eenheden grondig is gewijzigd door de vele, na die tijd tot stand gekomen, reorganisaties. In dit artikel wil ik een beschouwing wijden aan Technische Dienst eenheden in voorste lijn. Dat zijn dus de huidige voorpelotons van de divisie-technischedienstbataljons, ingedeeld bij een brigade en wellicht binnen afzienbare tijd gereorganiseerd tot compagnieën. Een tweede reden waarom ik heb gedacht dit artikel te schrijven is dat er op dit ogenblik nog te veel commandanten van vechtende eenheden zijn die niet of niet precies weten wat zij tijdens daadwerkelijke gevechtsacties van de hun ondersteunende Technische Dienst eenheden kunnen en mogen verwachten.

Huidige situatie

De huidige situatie is dat een voorpeloton met een organieke sterkte van 52 man een brigade ondersteunt voor zover het herstelwerkzaamheden betreft. De bevoorrading met Klasse II- en IV-artikelen geschiedt zelfstandig door de eenheden, waaruit de brigade is samengesteld, bij de achtercompagnie van het divisietechnischedienstbataljon. De bevoorrading met Klasse V-artikelen geschiedt in een munitie-aanvullingsplaats.

Door de grote materieelsuitbreiding van de brigade, vergeleken met het vroegere regiment — het regiment dat, toen het nog een organiek bestanddeel uitmaakte van de infanteriedivisie en eveneens door een zelfde voorpeloton werd ondersteund — en door de nog te verwachten materieelsuitbreiding van de brigade met gepantserde personeelswielvoertuigen en rupsvoertuigen zal het, om de brigade doeltreffend te kunnen steunen, noodzakelijk zijn de pelotons uit te breiden tot compagnieën. Tevens zal het nodig zijn de brigades logistieke zelfstandigheid te geven, zodat te verwachten valt dat ook de bevoorrading met Klasse II- en IV-artikelen — voor zover het Technische Dienst goederen betreft — via deze compagnieën zal gaan verlopen. Het zal namelijk tijdens gevechtsacties vrijwel onmogelijk zijn dat de vechtende eenheden, waaruit de bri-

gade is geformeerd, gaan bevoorraden bij eenheden, die niet tot de brigade behoren.

De in oorlogstijd te verwachten omstandigheden

De gevechtsomstandigheden zullen in oorlogstijd dermate variabel zijn, dat zij het logistieke optreden van de Technische Dienst eenheden in voorste lijn in grote mate zullen beïnvloeden. Zij zullen zijn te onderscheiden in perioden van aanvallen en verdedigen, waarbij door de brigade betrekkelijk geringe afstanden zullen worden afgelegd, in perioden van opmars, in perioden van terugtocht en in perioden waarin het enigszins rustig is.

Een van de meest recente voorbeelden, waaruit op dit ogenblik conclusies kunnen worden getrokken, is de oefening Hordenloop, in het najaar van 1960 gehouden.

Oefening Hordenloop

Tijdens de oefening Hordenloop, waarbij de 41e gevechtsgroep een opmars maakte van uit de omgeving van Breda naar Noord-Drenthe, werd deze gevechtsgroep, die in brigadeverband opereerde, door een voorpeloton ondersteund. Ik moet hier echter beginnen met te constateren, dat deze oefening voor wat de vereiste logistieke steun betreft een enigszins vertekend beeld gaf.

In de eerste plaats werd er geoefend met dummytanks in plaats van met gevechtstanks. Deze dummytanks (DAF YA 328-voertuigen met een namaakkoepel en kanon en hardboard zijschotten, zodat het geheel op een tank lijkt) zullen in vredetijd zowel voor tweede als derde echelon veel minder onderhoud eisen dan gevechtstanks. Reparatie-aanbod van gevechtstanks was er dus niet, een punt dat niet over het hoofd mag worden gezien en waardoor oefeningen in groter verband te allen tijde, voor wat dit logistieke punt betreft, een enigszins scheef beeld zullen geven.

In de tweede plaats werd er niet daadwerkelijk gevochten. Het kwam dus niet voor dat aanvoeren en opmarswegen werden versperd door kapot geschoten materieel, waardoor het bergingsaspect, dat toch wel belangrijk is, bijna geen aandacht heeft gekregen.

In de derde plaats was de oefening van een dermate korte duur, dat een groot deel van de

derde echelons defecten niet tijdens de oefening voor reparatie werd aangeboden.

Toch mogen uit deze oefening wel enkele belangrijke punten worden aangehaald voor wat betreft het optreden tijdens een vrij snelle gemotoriseerde en gemechaniseerde opmars. De vraag rijst namelijk waar de reparatiegrenzen moeten worden getrokken. Dit wil zeggen: wat moeten we nog wél herstellen en waaraan kunnen we niet meer beginnen?

Principieel is, dat een derde echelonshersteleenheid de geautoriseerde derde echelonsherstelwerkzaamheden verricht. Alleen zal het vaak voorkomen dat door omstandigheden beperkingen worden opgelegd.

Voor wat betreft bewapening, instrumenten en geschut behoeft dit in het algemeen niet te geschieden. Ondanks snelle opmarsen is het toch mogelijk dit materieel te herstellen. Wel is het ondoenlijk de specifieke halfjaarlijkse inspecties uit te voeren aan geschut. Deze inspecties zijn echter niet zo urgent en het zal ook niet waarschijnlijk zijn dat een bepaalde eenheid langer dan een half jaar in een dergelijke daadwerkelijke actie is.

Wat wielvoertuigen betreft ligt de situatie anders. De reparatietijden kunnen van betrekkelijk lange duur zijn. Motorverwisseling van een zwaarder type voertuig bijvoorbeeld, een reparatie die toch gemiddeld per 30.000 km dient te geschieden, duurt minstens 12 tot 14 man-uren, hetgeen op tenminste 6 daadwerkelijke reparatie-uren neerkomt.

De vraag is nu of men deze reparatie kan verrichten in de periode dat de werkplaats is ingericht. Het is namelijk vrijwel ondoenlijk om een

dergelijke reparatie te onderbreken en verder uit te voeren in een volgende opstellingsplaats, te meer daar het aanbod van reparaties aan wielvoertuigen, die daadwerkelijk 6 uur of langer kunnen duren en daarbij alleen nog maar de werkelijk noodzakelijke reparaties in ogenschouw nemend, vrij groot kan zijn en het logisch is dat men wel een paar nog niet geheel gereed zijnde voertuigen mee op sleeptouw kan nemen, maar dat het onmogelijk is er bijvoorbeeld 10 mee te slepen.

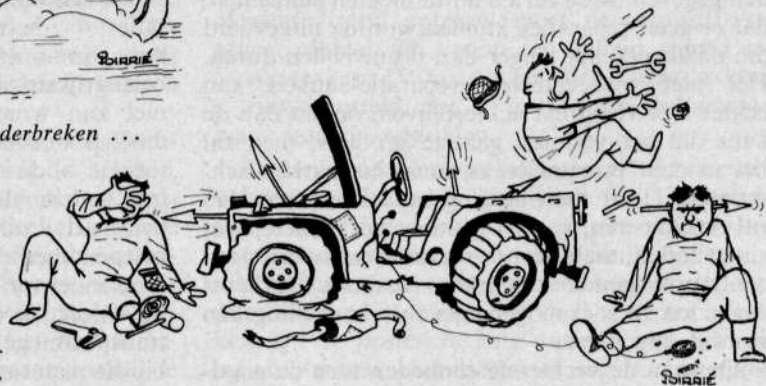
Voor de Centuriontanks ligt de situatie nóg ongunstiger. Motorverwisseling, overigens ongeveer de langdurigste derde echelonsreparatie, wordt door vaardig personeel in minimaal 60 man-uren uitgevoerd, hetgeen dan nog geldt onder optimale omstandigheden, waarbij niets mag tegenzitten, iets dat te velde nu net natuurlijk wél gebeurt. Dit zou dan neerkomen op tenminste 17 daadwerkelijke reparatie-uren, hetgeen altijd langer wordt omdat het personeel ook moet rusten of omdat ander personeel de reparatie overneemt. Men mag dus wel stellen dat het vrijwel onmogelijk zal blijken van een tank te velde (natuurlijk geldt dit alles slechts voor de Centuriontank) tijdens opmars of terugtocht de motor te verwisselen. Toch moet ernstig rekening ermee worden gehouden dat de gemiddelde leeftijd van de hoofdmotor in de Centuriontank slechts 1200 mijl is, welke leeftijdsduur dan nog in grote mate afhangt van de terreinomstandigheden en het gebruikend personeel. Gelukkig is de reparatieduur van Centuriontanks, wat koepelgeschut en de zg. gyroreparaties betreft, wél binnen redelijke grenzen.

Logistieke problemen

De logistieke problemen zal men gescheiden moeten zien naar de zich voordoende omstandigheden en naar hun aard. Tijdens perioden van rust en tijdens perioden van vrij statische gevechtsomstandigheden zal aan de reparatiemogelijkheden, zoals deze formeel zijn vastgelegd, waarschijnlijk geen nadere beperking behoeven te worden opgelegd. Plotselinge pieken in het reparatieaanbod van wielvoertuigen zullen dan moe-



... ondoenlijk een reparatie te onderbreken ...



... plotselinge pieken in het reparatie-aanbod van voertuigen ...

ten worden opgevangen door gebruik te maken van verwisselvoorraden. Verwisselvoorraden zijn voorraden van voertuigen, geschut enz., die zijn ondergebracht bij derde echelons. Technische Dienst eenheden en die worden uitgegeven aan een klant, die eenzelfde soort uitrustingsstuk in reparatie brengt. Dit om de wachttijd van de klant te bekorten. Natuurlijk dient de Technische dienst eenheid de noodzaak van uitgifte kritisch te bekijken, omdat anders binnen zeer korte tijd de gehele wisselvoorraad zou zijn uitgegeven en dus de voorraad geheel in reparatie zou staan bij het eigen onderdeel en waardoor er dan geen reserve meer zou zijn. Natuurlijk zal men zien, dat het reparatie-aanbod tijdens de perioden van rust veel groter is dan in de overige perioden, omdat tactische commandanten ongaarne tijdens acties hun materieel uit handen geven en omdat tijdens perioden van rust ook het tweede echelons onderhoud veel grondiger zal zijn en er dus ook meer verscholen hoger echelons defecten zullen worden geconstateerd. Hier staat weer tegenover dat mag worden verwacht dat de reparatie-capaciteit in oorlogstijd veel groter is dan onder vredesomstandigheden.

De dienstplichtig soldaat monteur maakt nu ongeveer 23 produktieve uren per week, dat is dus veel minder dan de 48 uur die in de burgerbedrijven worden gemaakt. Dat dit zoveel minder is, komt omdat de soldaat een IAMV-opleiding krijgt, omdat hij met periodiek verlof gaat, omdat hij wacht heeft, en om vele andere, een ieder bekende redenen. Bovendien werkt hij nu niet volledig efficiënt, omdat hij nog in opleiding is en er ook niet die grote druk op zijn arbeidstempo wordt uitgeoefend, die men onder oorlogsomstandigheden zal bemerken.

Doordat bovengenoemde factoren in oorlogstijd voor een groot deel vervallen, kunnen wij stellen, dat de soldaat-monteur dan tenminste 50 produktieve uren per week zal werken.

De zich tijdens een opmars voordoende problemen, die hierboven reeds zijn aangestipt, zijn veel groter. De vraag die nu rijst is, welke beperking nader aan de autorisatie zal moeten worden gegeven. Men zal als norm moeten aannemen, dat er geen reparaties kunnen worden uitgevoerd die daadwerkelijk langer dan 6 uur zullen duren. Het niet geaccepteerde reparatie-aanbod kan echter niet verspreid achterblijven, omdat dan de kans dat het verloren gaat te groot is; men zal het moeten verzamelen en in kleine parken achterlaten. Heeft men bergingscapaciteit over, dan zal ook moeten worden getracht het defecte, niet aangeboden, materieel te verzamelen, opdat door achteropkomende zwaardere Technische Dienst eenheden zo snel mogelijk met de herstelling kan worden begonnen.

Om aan de vechtende eenheden toch de maxi-

male steun te kunnen geven zullen de verwisselvoorraden, ook die van de zwaardere Technische Dienst eenheden, zover mogelijk moeten worden uitgegeven. Waarschijnlijk zullen deze verwisselvoorraden bij een langdurige opmars niet toereikend zijn; daarom zal het noodzakelijk zijn om prioriteiten voor de uitgifte vast te stellen. Het wordt echter moeilijker om de verwisselvoorraden tanks, zo die er zullen zijn, uit te geven, omdat deze zich meer naar achter zullen bevinden en omdat het naar voren komen van deze tanks tijdens opmarsen moeilijk zal gaan. Omdat tanks zulk een grote gevechtswaarde hebben zal men aan hen evenwel de hoogste prioriteit moeten geven en dit zal ertoe leiden dat men met de reparatie enig risico loopt, omdat men zal moeten trachten toch zoveel mogelijk tanks bedrijfsklaar te houden, hetgeen impliceert, dat men de reparatie aan een tank wel eens door verplaatsing zal moeten onderbreken, een reparatie die men dus zelf niet meer zal kunnen uitvoeren. Het alternatief is dan dat men man-urenverlies heeft, man-uren die goed hadden kunnen worden gebruikt om ander materieel te herstellen. *Toch zal men hier het risico van man-urenverlies moeten accepteren.*



Tijdens de terugtocht worden de problemen nog groter. Indien de brigade terugtrekt en zeer zeker als de brigade de achterhoede vormt, zal het gehele herstellend deel van de Technische Dienst eenheid met de verwisselvoorraad zich achter de terugtrekkende eenheden moeten bevinden. Zijn taak is dan, om nog zoveel mogelijk van het achtergelaten materieel, hetzij door daadwerkelijke reparaties, hetzij door noodreparaties — de beschikbare tijd zal namelijk zeer kort zijn — of desnoods door meeslepen van het belangrijkste materieel te redden. Datgene, wat niet kan worden meegenomen of hersteld, zal moeten worden vernietigd, na — als de tijd dit toelaat — de meest schaarse reservedelen te hebben gedemonteerd. Kleinere materieel, zoals wapens e.d., zal zoveel mogelijk moeten worden meegenomen. De uitgifte van de verwisselvoorraad moet tot het uiterste beperkt blijven en deze zal meer moeten worden beschouwd als een transportmogelijkheid van materieel en eventueel bij dit materieel achtergebleven mensen. Natuur-

lijk geldt wat hier over de terugtocht is gezegd voornamelijk voor de hoofdterugtochtsweg.

Ook het bergingsaspect verdient de aandacht. Tijdens statische omstandigheden zal men een deel van de bergingscapaciteit nodig hebben in eigen werkplaats, voor intern transport en als hulp bij zware reparaties. De resterende capaciteit kan dus beschikbaar worden gehouden voor het vrijhouden van de aanvoerwegen en voor incidentele steun aan de brigadeonderdelen. Deze laatste dient beperkt te blijven, zeker wanneer het de berging betreft van daarna weer bruikbaar materieel, aangezien de onderdelen zelf voor hun berging dienen zorg te dragen, omdat deze voor zover het de berging van vastgelopen materieel betreft, over voldoende bergingscapaciteit beschikken, of dit nu is in de vorm van schoppen en pikhouwelen of in de vorm van bergingstanks. Tijdens de opmars zal de bergingscapaciteit voornamelijk moeten worden gebruikt voor het vrijhouden van de opmarswegen en voor het verzamelen van achtergelaten defect materieel. Daarbij moet de Technische Dienst eenheid zoveel mogelijk achter de brigadeonderdelen opsluiten, opdat de afstand waarover de opdrachten moeten worden vervuld, zo klein mogelijk zij. Tijdens de terugtocht zal de bergingscapaciteit moeten worden gebruikt om zoveel mogelijk vastgelopen materieel weer op de weg te krijgen en dit materieel weer rijklaar te maken, waarbij nog mag worden aangetekend dat alle zwaardere bergingsvoertuigen zijn uitgerust met een autogene lasapparatuur.

Indien de bevoorrading van de technische Dienst eenheid slechts in eigen behoefte voorziet is het bevoorradingsaspect vrij onafhankelijk van de situatie. Natuurlijk is de bevoorrading onder niet-statische omstandigheden moeilijker, echter niet in bijzondere mate. Het transportprobleem is evenwel groot. Doordat het veldonderhoud tegenwoordig meer is gestandaardiseerd en het derde echelon hoofdzakelijk componenten verwisselt, is het verbruik van grote componenten sterk gestegen. Een voorraad reservedelen, gebaseerd op 2 weken verbruik, neemt door haar vrij volumineuze verpakking zeer veel ruimte in. Dit kan op tenminste 30 m³ bulkartikelen worden geschat. Om toch volledig mobiel te kunnen blijven zal de hoeveelheid transportmiddelen moeten worden aangepast.

Zal, zoals mag worden verwacht, de Technische Dienst eenheid, ingedeeld bij de brigade, ook de bevoorrading van de brigade tot taak krijgen, dan zal het bevoorradingsgedeelte van deze Technische Dienst eenheid onder gevechtsumstandigheden normaal bij de eenheid blijven, met als uitzondering dat het verstandiger is het bevoorradingsgedeelte bij de terugtocht niet mee te nemen met het werkplaatsgedeelte, maar vooruit te

sturen, om niet het risico te lopen, dat de voorraad in handen van de vijand valt of dat zij wordt vernietigd.

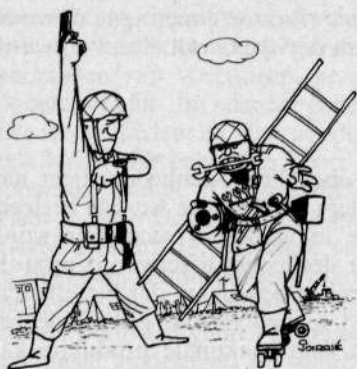
Tactiek

Bij de Technische Dienst eenheden dient aan de tactiek bijzondere aandacht te worden besteed, temeer daar deze in vreedstijd secundair wordt gezien omdat dan slechts het toverwoord productie geldt. Men dient te bedenken, dat het efficiënter is een eenheid te hebben die gedurende een maand 80% van haar maximale produktie kan leveren, dan één die gedurende slechts één week 100% of nog meer van haar maximale produktie levert omdat ze daarna wordt geliquideerd. De consequentie van optimale steun is, dat de Technische Dienst eenheid zich zo dicht mogelijk bij de vechtende eenheden bevindt en dit heeft weer tot gevolg dat het risico om door vijandelijke actie geliquideerd te worden groot is. Er zal dus steeds een aan de omstandigheden aangepast compromis moeten worden gezocht tussen produktie en produktieverlies aan beveiliging.

Indien een periode van betrekkelijke rust verzekerd lijkt, is het mogelijk om een goed werkend beveiligings- en waarschuwingssysteem te hebben en men zal de werkplaats, en eventueel de bevoorrading, zodanig inrichten dat zij zo efficiënt mogelijk werken, hetgeen impliceert dat dan een deel van de uitrusting dat zich anders op de voertuigen zou bevinden moet worden uitgepakt. Een goede beveiliging met zo weinig mogelijk personeel krijgt men als men buiten de opstelling waarnemingsposten uitzet en het personeel binnen de opstelling houdt. Natuurlijk zal men 's nachts het personeel in de posten moeten uitbreiden en de afstand tot de opstelling van deze posten zal kleiner moeten zijn. Spits de situatie zich meer toe, dan wordt het noodzakelijk om de beveiliging te vergroten en om de uitrusting op de voertuigen te plaatsen. Het is dan mogelijk om op het eerste sein met een verplaatsing te beginnen. Men moet echter aan de andere kant oppassen geen werktijd te verliezen door ál te vroeg met opbreken te beginnen en de werkplaats te sluiten.

In een periode, waarin de brigade aanvallend of verdedigend optreedt moet de eenheid weer geheel mobiel zijn en op elk tijdstip gereed om te vertrekken. De voertuigen dienen dan zodanig te zijn opgesteld, dat zij in de juiste colonneformatie kunnen weggrijden.

Ondanks deze maatregelen zal er toch moeten worden gewerkt. Dit impliceert, dat het werktempo lager ligt. Ook zal meer personeel moeten worden uitgetrokken voor de beveiliging, omdat men dan niet een aantal waarnemingsposten kan uitzetten omdat de tijd benodigd voor het intrekken van de posten te lang duurt. Komt het sein tot verplaatsen, dan dienen er nog slechts enkele



... detachement dat sneldiensten kan verlenen ...



... die in voorste lijn werkt ...

elementaire handelingen te worden verricht, zoals het afbreken van het onderhanden zijnde werk, het inladen van de zware wapens en het in de voertuigen plaatsnemen van het personeel.

Tijdens een opmars zal de eenheid zich zo dicht mogelijk achter de oprukkende eenheden moeten bevinden om steeds een gunstige lokatie te kunnen innemen, langs de opmarsroute of in elk geval niet ver van de opmarsroute af. Dit heeft het voordeel dat de lokatie van de eenheid niet van te voren aan de brigade-eenheden behoeft te worden bekendgemaakt, omdat een onderdeel dat reparatie heeft aan te bieden slechts de opmarsroute terug behoeft te rijden om bij de Technische Dienst eenheid te komen.

Uiteraard richt de eenheid zich in een dergelijke langs de opmarsroute gekozen lokatie slechts vluchtig in, om zo snel mogelijk geopend te zijn en om zo snel mogelijk weer te kunnen wegrijden. Van de snelheid van de opmars en van de hoeveelheid aangeboden werk zal het afhangen hoe lang zij ter plaatse blijft.

Tijdens de oefening Hordenloop gingen er stemmen op om de Technische Dienst eenheid in een brigadeverzorgingsgebied op te nemen, dat zich gemiddeld 30 km achter de voorste lijn bevond, omdat de onderdelen zich toch 's nachts daarheen moesten begeven voor hun logistieke werkzaamheden. Zo iets is zeer bezwaarlijk omdat men over een dergelijke afstand wel kan gaan bevoorraden, maar het in herstelling geven, dus het slepen van defect materieel en het uitvoeren van bergingsopdrachten, te moeilijk wordt en te veel tijd kost. Verder zal men reparaties aan tanks voor een groot deel uitvoeren in, of vlak achter, de voorste lijn en dan is het wel zo gemakkelijk als de werkplaats zich niet al te ver daar vandaan bevindt.

Vindt de opmars over meer dan één opmarsroute plaats, dan ligt het probleem iets anders. De Technische Dienst eenheid in zijn huidige constellatie — dus het voorpeloton — is bijna

niet te splitsen. De eenheid zal dus *die* opmarsroute moeten volgen, waarover zich het zwaarste deel van de brigade verplaatst. Het is evenwel nuttig om een klein detachement, bv. bestaande uit een jeep, een wapendrager DAF YA 126, een takelwagen en eventueel een bergingstank met voldoende personeel, achter de eenheden oprukkend, over de andere opmarsroute te laten meegaan. Dit detachement kan dan „sneldiensten” verlenen en bergingsopdrachten vervullen; de steun die wordt verleend is evenwel niet volledig.

Bij een terugtocht zal de eenheid zich dus, zoals boven geschreven is voor wat het herstellend deel, het bergingsgedeelte en de verwisselvoorraad betreft, achter de terugtrekkende eenheden bevinden. Natuurlijk bevindt zij zich vóór de eenheden die het vertragend gevecht voeren, zo deze er zijn. Van de situatie zal het afhangen of de eenheid alleen maar opveegt en vernietigt of dat zij tijd heeft om daadwerkelijk te herstellen. Steeds dient bijzondere zorg te worden besteed aan de beveiliging.

Conclusie

Zoals uit het bovenstaande blijkt zal een Technische Dienst eenheid, die in voorste lijn werkt, een gevaarvolle taak verrichten. Daarom zal het noodzakelijk zijn dat, al moet de logistieke taak voorop staan, deze toch zo goed mogelijk wordt aangepast aan de tactische situatie, waarbij dus vaak de logistieke taak zal moeten worden ingekrompen. De tactische situatie vereist vrijwel altijd de grootste waakzaamheid en men zal zich dus erop moeten concentreren zo snel mogelijk een goede beveiliging te hebben.

Het personeel zal in vredetijd reeds voor deze omstandigheden moeten worden geoefend, vooral voor wat de tactische punten betreft zodat, mocht het ooit nodig zijn, de Technische Dienst eenheden, die in voorste lijn werken, gedurende een zo lang mogelijke tijd maximale steun kunnen verlenen aan de door hen te steunen onderdelen.