

Krijgshistorisch voorbeeld

OPERATIE DEFORGER

Op 9 november 1990 kreeg de Koninklijke Landmacht opdracht maximale steun te verlenen aan de Amerikaanse verplaatsingsoperatie van het *VII Corps* en delen van het *V en II Corps* vanuit Zuid-Duitsland naar Saoedi-Arabië. De Amerikanen hadden deze eenheden nodig voor wat de geschiedenis in zou gaan als de tweede Golfoorlog, de operaties van een grote coalitie om de Iraakse eenheden die in augustus van 1990 Koeweit waren binnengevallen uit dat land te verdrijven. Een dikke week na de opdracht kwam, op 17 november 1990, de eerste trein met materieel en begeleiders aan op het terrein van de European Container Terminal in de Rotterdamse Beatrixhaven en kon de belading van het eerste schip, de *USNS Algol* beginnen. Toen de operatie eind januari 1991 werd afgesloten, waren ruim 15.000 stuks groot materieel (voornamelijk tanks, pantserwagens en andere voertuigen) en 405 helicopters via deze haven verscheept. Daarnaast werden bijna 30.000 ton munitie en 7000 ladingen voor meervoudige raketwerpers via Amsterdam en de Eemshaven naar de Golf vervoerd. In totaal vertrokken 52 zeeschepen uit de drie genoemde havens. Er waren 244 binnenschepen, 162 treinen en 2937 voertuigen nodig geweest om de vracht vanuit Duitsland daarheen te brengen. De overige 20.000 stuks groot materieel en de overige tweederde van de munitiehoeveelheid verscheepten de Amerikanen via Bremerhaven en Antwerpen. De rond 70.000 man personeel reisde grotendeels per vliegtuig rechtstreeks vanuit Duitsland naar de Golf.

Dat een gastlandsteunoperatie van deze omvang in zo korte tijd zonder al te grote strubbelingen kon worden uitgevoerd, was voor een belangrijk deel te danken aan de ervaringen die de Amerikanen en de KL sinds 1969 hadden opgedaan met de reeks bijna jaarlijkse oefeningen *Redeployment of Forces to Germany*, beter bekend als Reforger. In het kader hiervan bracht het Amerikaanse leger steeds versterkingen ter grootte van een divisie of meer vanuit de Verenigde Staten over naar Duitsland. Reforger was een signaal aan de Sovjet-Unie dat de VS in geval van crisis hun eenheden in Europa snel konden aanvullen, maar ook aan de Europese bondgenoten, die bezorgd hadden gereageerd toen de VS eind jaren zestig eenheden uit Duitsland terugtrokken in verband met hun toenemende behoefte aan troepen in Vietnam.

Omdat de operatie van november 1990 niet Duitsland in, maar uit ging, vond zij plaats onder de naam Deforger, de samentrekking van *Departure of Forces out of Germany*. Maar voor de gastlandsteun-operatie van de KL aan Deforger maakte die omgekeerde richting weinig uit. Veel belangrijker was dat beide partijen, KL en Amerikaanse leger, gewend waren geraakt met elkaar te werken en dat op allerlei terreinen de standaardprocedures vastlagen en de competenties waren afgebakend. Daarom stond direct vast dat aan Nederlandse zijde de Nationaal Territoriaal Commandant (NTC) generaal-majoor H.H. Dijkstra, zou optreden als *Single Point of Contact* en aan Amerikaanse zijde het 21st Theater Army Area Command (21 Taacom) van luitenant-generaal Flynn. Op zaterdag 10 november, één dag nadat Nederland had besloten zijn lines of communication voor Deforger te openen, vond in Gouda al hun eerste overleg plaats. De dagen daarna kwamen de Amerikaanse *Statements of Requirements* los, werd duidelijk vanuit welke havens de Amerikanen het materieel wilden verscheppen, werden de verschillende andere locaties verkend en werden contacten gelegd met verschillende civiele bedrijven. Ook het in Capelle aan de IJssel gevestigde hoofdkwartier van het *Military Traffic Management Command Europe* wist toen waar het aan toe was. Deforger zou lopen over de volgende *lines of communication*: over de weg van Venlo naar Rotterdam en van Heerlen naar Rotterdam en Antwerpen, over het spoor van Venlo en Maastricht naar Rotterdam, van Maastricht naar de Eemshaven en van Arnhem

naar Rotterdam en tot slot over de binnenwateren van Lobith naar Rotterdam en Antwerpen. Later kwamen daar nog de verbindingen naar Amsterdam bij.

Intussen kwam binnen de staf van de NTC zelf ook het vliegwiel op gang. Dijcks gaf Deforger prioriteit boven alle andere werkzaamheden en werkte vanuit het principe dat de financiële afwikkeling onder geen beding tot vertraging mocht leiden. De planning in de staf werd verdeeld over de 'A-vergadering' en de 'B-vergadering'. In de eerste, voorgezeten door de Chef van de Staf, brigade-generaal A. Verhagen, vond de coördinatie plaats met de Landmachtstaf, met nevensgeschikte commandanten, met de andere krijgsmachtdelen en met de civiele autoriteiten. In de tweede, onder leiding van het hoofd van de logistieke sectie, kolonel Ph. Verbraak, overlegde de staf over de uitvoering van de operatie door de ondercommandanten van de NTC, andere ondercommandanten binnen de KL en door de gecontracteerde civiele bedrijven. Met het oog op de samenwerking met civiele autoriteiten werd het Landelijk Coördinatie Centrum geactiveerd. Hierin zaten vertegenwoordigers van de departementen van Defensie, Binnenlandse Zaken, Justitie en wvc.

De commandovoering van Deforger deed Dijcks vanuit de oorlogscommandopost NTC, om het belang van de operatie te benadrukken en de leiding ervan beter te kunnen scheiden van de overige werkzaamheden van de staf. Tot slot besloot hij dat de voorbereiding en uitvoering van de operatie elkaar zouden kunnen overlappen. Dit kwam van pas toen de eerste trein twee dagen eerder in de Beatrixhaven binnenkwam dan de voltooiing van de Operationele Instructie voor Deforger. Deze instructie bestond uit een kort rompbevel en een groot aantal bijlagen. In het rompbevel formuleerde Dijcks de opdracht, gaf hij in grote lijnen aan hoe hij die gerealiseerd wenste te zien en bepaalde hij de bijdrage van de verschillende ondercommandanten aan de uitvoering. De bijlagen bevatten de nadere instructies voor die ondercommandanten. Door deze aanpak was het bevel ondanks de complexiteit van de operatie overzichtelijk en eenvoudig, maar bood het toch alle mogelijkheden in te spelen op onverwachte ontwikkelingen tijdens de uitvoering.

Bij die uitvoering waren alle krijgsmachtdelen betrokken. Voor het verblijf van de 500 Amerikanen die Deforger regelden en begeleiden, werd op het vliegveld Ypenburg een kamp in gericht. Martinair verzorgde er de catering. Het marinevliegkamp Valkenburg ving de helikopters en hun bemanningen op, alvorens deze in kleine groepjes doorvlogen naar de Beatrixhaven. De beveiliging in Rotterdam was bij toerbeurt in handen van 422, 426, 433 en 429 Infanterie Beveiligings Compagnie (IBC), samen met de Amerikaanse militaire politie en een door ECT ingehuurd beveiligingsbedrijf. De Koninklijke Marechaussee voerde patrouilles te water uit en de Duik- en Demonteergroep van de Koninklijke Marine inspecteerde vanaf Hr.Ms. Hydra alle bij de operatie betrokken schepen regelmatig onder de waterlijn. Pelotons van 420, 429, 444 en 446 IBC beveiligden de locaties in Amsterdam en de Eemshaven en op Valkenburg en Ypenburg. Hun taak werd gedurende de weekenden verlicht door de inzet van het Korps Natres in de beide havens. De KMAR verzorgde de bewaking en beveiliging van de transporten over de weg (mede verzorgd door 812 Transportgroep) en het spoor. Verder hield de KMAR een bijstandspeloton achter de hand op de Rotterdamse Van Ghentkazerne. Het Amerikaans-Nederlandse perscentrum tot slot was gevestigd in Novotel Brainport in de Maasstad.

Een Amerikaans persbericht over Reforger 1981 opent met de mededeling: 'A sixty-day exercise such as REFORGER is only possible after long months of careful planning. [...] The planning phases continue throughout the year'. Zoveel tijd was Deforger niet gegund. De operatie kwam plotseling en daarna moest alles snel. Dit lukte dank zij de ervaring opgedaan gedurende vele jaren oefenen. Minstens zo belangrijk was echter het besef bij de deelnemers dat dit geen oefening was, maar realiteit. 'Dit is een karwei waar haar op staat', zoals één van de betrokkenen zijn gevoel onder woorden bracht.