

REFORGER: Landing van de US-troepen in België!

Je hoeft echt niet verwonderd te zijn ! Het was een geprogrammeerde invasie in het kader van de grote NATO- manoeuvres in september laatstleden.

Deze werden voor de twintigste keer gehouden, maar voor ons land was er toch een première, daar alle materieel en manschappen via België transiteerden alvorens het operatieterrain in West-Duitsland werd bereikt.

De spoorweg had een belangrijk aandeel in het welslagen van de "REturn of FORces to GERmany". Zijn bekwaamheid, die reeds bij eerdere manoeuvres werd bevestigd, maakt hem tot een ideale partner die oog heeft voor de veiligheid, die snel en efficiënt het transport uitvoert en die bovendien het leefmilieu respecteert.

Deze kenmerken zijn onontbeerlijk, want voor een strijdkracht is de verplaatsing van de thuisbasis naar het operatieterrain een sleutelprobleem. De spoorweg zorgt ervoor dat de meest hinderlijke aspecten van deze "volksverhuizing" worden weggegomd: de verkeersmoeilijkheden, de eventuele schade toegebracht aan de wegen door de pantservoertuigen (meer dan 50 ton zwaar voor bepaalde "exemplaren"), "vermoeidheid" van materieel en personeel voor de eigenlijke actie aanvangt.

Logistiek en planning

Om de fictieve strategische behoeften af te stemmen op de realiteit van het ogenblik gebeurt de planning van de troepenbeweging ettelijke maanden op voorhand. Dat is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen de vertegenwoordigers van de spoorwegnetten en de verantwoordelijke of-

ficiëren bij de deelnemende strijdkrachten.

De plaatsen voor het laden en het lossen, de data en de uren van vertrek en de overgang bij de grenzen zijn na een studie in onderling akkoord nauwkeurig vastgesteld en houden rekening met diverse mogelijkheden.

Zo wordt de bestaande infrastructuur aangevuld met mobiele laad- en lossellingen die het evidente voordeel hebben dat er "overall" kan geladen en gelost worden. De gesleepte last bedraagt maximaal 1.300 ton voor een trein van 600 meter. Het vastzetten van de lading geschiedt door de strijdkrachten zelf, maar wordt nagezien door de meestergasten van de NMBS om een optimale veiligheid te waarborgen. Voor het materieel dat buiten het laadprofiel valt zijn er speciale studies, die de transportvoorwaarden bepalen, het spoorwegmaterieel dat zal gebruikt worden en het traject dat zal bereden worden. Dat alles vertaalt zich in "uitzonderlijke" treinen die geen andere treinen mogen kruisen, die zijn samengesteld uit speciale wagens en die een verplichte reisweg volgen die nauwkeurig werd uitgestippeld.

Het transport wordt volgens planning uitgevoerd, want elk oponthoud kan invloed hebben op het vlotte verloop van de losverrichtingen. Niettegenstaande alle mogelijke voorzorgen worden genomen gebeurt het soms dat het legermaterieel bij het laden

niet overeenkomt met hetgeen vooraf werd aangekondigd. Om het "onvoorziene" op te vangen biedt de NMBS een uitzonderlijke flexibiliteit: het vaststellen van het laadprofiel, het aanpassen van de verkeersvoorwaarden, de eventuele wijziging van de reisweg. Dit alles binnen een uitermate kort tijdsbestek.

Deze snelle "volksverhuizing" geschiedt tussen het normale verkeer door en vereist een grote vakbekwaamheid van het spoorwegpersoneel en een goede onderlinge samenwerking tussen de spoorwegnetten.

See you later

Op lange termijn kan een dergelijke operatie nog bijkomende vruchten afwerpen, want deze strijdkrachten zijn voornamelijk samengesteld uit reservisten die voor het eerst Europa en het efficiënte spoorwegtransport ontdekken.

Het gebeurt soms dat ex-Reforgerleden in het burgerleven beroep doen op onze diensten voor het organiseren van goederen-transporten of toeristische reizen. Wij zijn er van overtuigd dat deze gelegenheidsstrijders de goede reputatie van de Europese spoorwegen zullen uitdagen en dat hun "Bye Bye, see you later" geen holle woorden zijn.

