

HET KORPS VAN DE LOGISTIEK
"Een Historisch overzicht"

In 2001 bestaat het Korps van de Logistiek 30 jaar. Ons wapen, dat geheel op de toekomst is afgestemd, heeft nochtans een merkwaardig, complex verleden, ontstaan uit de toewijding, de inspanning en zelfs het bloed van talloze oudgedienden. Laat ons eens dit markant feit nader toelichten. We mogen fier zijn over ons verleden, over de diepe wortels van ons bestaan.

Toen bij het ingaan van de 19de eeuw de eerste grote legers in Europa slaags geraakten, zag de grootste kapitein van die tijd al vlug het belang in van de militaire transporten en ook de noodzakelijkheid om aan de bevoorradingsbehoeften van de militairen te voldoen. Nog vóór een naam werd gekozen, zag de logistiek van de moderne tijden het levenslicht!

Het past bij deze bijzondere dag om heel even stil te staan en de geschiedenis even in herinnering te brengen, van hen die sinds 1830, van generatie tot generatie, hun steentje hebben bijgedragen tot de opbouw van ons verleden.

In dit verleden kunnen we vier grote perioden van weliswaar ongelijke duur onderscheiden:

van 1830 tot 1914, de vooroorlogse periode;

van 1914 tot 1945, de periode van beide oorlogen;

van 1945 tot 1971, de periode na de tweede WO tot de oprichting van het Log Korps en

van 1971 tot heden ten dage.

De Vooroorlogse periode 1830-1913

De eerste "logistieke" formatie van het Belgisch Leger werd op 11 Oktober 1830 samengesteld door een commissie voor militaire operaties gevestigd in Luik. Deze commissie besloot tot de organisatie van een compagnie van de "**Militaire Uitrustingstrein**", waaraan al vlug een tweede compagnie werd toegevoegd. Beide eenheden werden definitief opgericht bij een besluit van het Voorlopig Bewind van 10 december 1830.

De technische wapens hebben begrepen hoe noodzakelijk het was over bekwaam personeel te beschikken om het materieel te velde of in garnizoen te onderhouden en vooral te herstellen. Zo telden de Artillerie, de Genie en de Trein reeds in het Empire-tijdperk speciale compagnies werklieden in hun rangen. De veldsmitse is hiervan het levend bewijs. De compagnie werklieden stond aangeschreven als een elitecompagnie en onderscheidde zich van de andere compagnies van de trein door epauletten van hemelsblauwe kleur en door granaten in witte stof op de panden in plaats van sterren.

Na het succes van 1830 en de wapenstilstand van 1831 werd de organisatie van ons jong leger voortgezet. De twee **compagnies van de Trein** werden verenigd tot één bataljon. Ze stonden in om de munitiewagens te trekken die ter beschikking van de Chef van de Generale staf, van de Hoofdintendant en de Divisie- en Brigadegeneraals waren gesteld voor het vervoer van de bagages.

Na de tiendaagse veldtocht telde het bataljon reeds vier compagnies. De manschappen en de paarden van de Trein werden vanaf nu gebruikt voor het trekken van de vuurmonden van de Artillerie. Het bataljon werd omgevormd tot een Eskadron van de **Artillerietrein**.

De bevoorrading met levensmiddelen van de eenheden was gebaseerd op het Franse "magazijn"systeem. De magazijnen waren opgericht in enerzijds het depot van het regiment en anderzijds in de schoot van de territoriale administratiedirectie. In die zin is er sprake van "**regimentstreinen**" en "**administratiekonvooien**". In 1868 werd een **administratiebataljon** opgericht waarin hospitaal- en infirmeriediensten, bakkerijdiensten en vervoerdiensten terug te vinden waren. Dit bataljon maakte deel uit van de toenmalige "Intendance", wat staat voor "Administratieve dienst". Merk op dat de eerste militaire bakkerijen reeds dateerden van 1835.

Naast de bestaande compagnie werklieden verscheen in 1841 de compagnie wapenmakers op het toneel. Stilaan werden er speciale compagnies in het leven geroepen, niet alleen ten dienste van het Artilleriewapen maar ook ten voordele van de Genie zoals de vuurwerkmakers (1842) en telegrafisten (1868). In een later stadium vervoegen de compagnies spoorweg, garnizoenspontonniers en veldtelefonisten het rijtje.

De hervormingen na het uitbreken van de Frans-Duitse oorlog (1870) leidden tot het ontstaan van de “**Treindivisie**”, en het uitbreiden van haar taken, gericht op de behoeften van de Artillerie en aan die van de Intendance. In de organisatie van elk legerkorps was er één compagnie van de Trein toegewezen voor de brugslagdienst, het Geniepark, de levensmiddelen en de ziekenwagens. Voor elk van de legerkorpsen had men ook een colonne subsistentiemiddelen, colonnes levensmiddelen en een postdienst. In 1889 was er al sprake van een “mobiele”, demonteerbare bakkerij die binnen de 48 uur kon worden tewerkgesteld! Stilaan doet het voertuigenpark zijn intrede en dit voor het eerst tijdens de manoeuvres van 1906. Dit was een beslissende stap naar de modernisering van de diensten die nog altijd geen “logistieke” diensten waren!

In 1913 werd de Trein omgedoopt tot **Transportkorps**. Het Transportkorps bestond uit verschillende compagnies die opgesplitst waren in gevechtstrein, levensmiddelenrein en uitrustingsrein. De “**divisionaire treinen**” moesten aan de divisie de levensmiddelen en het materieel bezorgen om de dagelijkse behoeften van de troepen te dekken.

Het administratiebataljon werd eveneens gereorganiseerd en omvatte het personeel van de Intendance en van de Gezondheidsdienst.

De periode van beide oorlogen 1914 – 1945

L'importante réorganisation de l'Armée décidée en 1913 entraîne la création de six **Corps de Transports**, attachés à chacune des six Divisions d'Armée dont ils portent le numéro.

Lors de la bataille de l'Yser, les colonnes de munitions et d'ambulances s'activèrent sans cesse, répondant à toutes les demandes. Pendant la période de stabilisation, les Corps de Transport assurèrent tous genres de ravitaillement, le transport de troupes et de blessés. En 1918, chaque Division d'Infanterie comporte un Corps de Transport, de même que la Division D'Armée.

Ainsi organisés, les Corps de Transport vont prendre part à l'offensive libératrice. Ils constituent d'importants dépôts de munitions, de vivres et de matériel auprès des lignes. Au cours des actions, ils assurent leurs importantes missions de ravitaillement et de transport dans des conditions souvent difficiles. Nous ne pouvons passer sous silence, dans ce chapitre de la première guerre mondiale, l'existence de la participation belge au Groupement Automobile Interallié.

Les Corps de Transport furent réorganisés une première fois en 1920. Il ne subsistait plus qu'un Corps de Transport par Division d'Armée, comportant un Etat-Major, trois compagnies actives (1 Cie automobile, 2 hippomobiles) et sept compagnies de réserve.

En 1923, les six Divisions d'Armée sont remplacées par quatre Corps d'Armée, chacun de ceux-ci comportant un Corps de Transport. Le **Corps de Transport Automobile** est créé.

En 1926, deux Corps de Transport sont supprimés. Les autres Corps de Transport cessent d'appartenir aux Corps d'Armée et constituent les **Troupes et Services de Transport**.

Lors de la mobilisation de 1939, les Corps de Transport disparaissent pour donner naissance à plusieurs unités de Transports.

Pendant les années 1942 – 44, le “**Brigade Train**” ou trains de Brigade est créé afin d'assurer les transports et le ravitaillement du **1er Groupement belge de Grande-Bretagne**. Cette formation porte les couleurs du R.A.S.C. (Royal Army Service Corps) et dispose d'un charroi de 16 camions de 3 tonnes, 1 dépanneuse de 3 tonnes, 1 water-truck (180 gallons), 1 voiture et 4 motos. Elle débarque au port artificiel d'Arromanches-Courseulles et suivra dès lors la Brigade du Colonel Piron jusqu'en Allemagne. Plus tard, elle devient la **1st (Belgian) R.A.S.C. Compagny**. Le passage à l'organisation américaine entraîne sa transformation nominale et structurelle en **10e Cie de Transport** à la date du 1er décembre 1951.

En 1944, dans le cadre de la Belgique libérée, 34 compagnies de transports automobiles, dénommées “**General Transport Compagnies**” sont constituées. Toutes sont mises à la disposition du Commandement britannique. Parmi les types de matériels généralement utilisés, citons les camions Ford Canada 6 tonnes, Dodge 3 tonnes, Bedford-Scammel 6 tonnes etc. Comme l'indique leur dénomination de “**General Transport Compagnies**”, ces unités effectuent des transports les plus divers : munitions, carburants, matériel, vivres, équipements divers, charbon, prisonniers de guerre allemands, etc... au profit des Alliés, tant en Belgique qu'en Allemagne et en Hollande.

De periode na de tweede WO tot de oprichting van het Log Korps : 1945-1971

Au lendemain de la libération, la situation des provinces belges est fort préoccupante : l'économie est au point mort, les stocks de matières premières et de vivres sont inexistantes, les transports civils sont totalement désorganisés. Les autorités belges et les chefs militaires alliés sont conscients de la gravité de ce problème. Un plan d'action est rapidement mis au point. L'outil de ce plan est le **Corps de Transport Territorial** dont les diverses sections sont équipées de véhicules fournis par les alliés et desservis par des volontaires de guerre encadrés de gradés issus de l'Armée active ou des réservistes.

Le C.T.T. avec son composition de plusieurs plotons (transport de personnel, camions lourds, camions divers, véhicules en subsistance et atelier) est à la base de la constitution des **unités R.A.S.C.** (Royal Army Service Corps) **des Forces de l'Intérieur**.

Dès l'année 1946, six brigades d'Infanterie prennent part à l'occupation de l'Allemagne dans le secteur dévolu aux Forces belges. Nous trouvons à ce moment plusieurs commandements RASC et compagnies RASC affectées au 1er Corps belge en Allemagne.

A la date du 1er avril 1947, tout le Corps de Transport Territorial fusionne avec la Compagnie de Transports Généraux et les Magasins à Carburants et Lubrifiants pour constituer quatre compagnies RASC. L'organisation britannique est mise en vigueur depuis le 1er janvier 1948.

En 1949, les compagnies RASC seront du type "Compagnie de ravitaillement et de transport territoriale". Elles comprennent un commandement, un peloton de transport et un peloton de ravitaillement.

Aux côtés des unités RASC, l'appui logistique est fourni également par diverses formations des Corps **R.A.O.C.** (Royal Army Ordnance Corps) et **R.E.M.E.** (Royal Electrical Mechanical Engineers) qui apparaissent en 1948.

L'Armée belge met officiellement en pratique l'organisation américaine à la date du 1er décembre 1951.

Le RASC va être lentement "désossé", les pools de camions-bennes passant notamment au Génie. Les commandements RASC et les Compagnies RASC et leurs composantes, donneront naissance à de nouvelles **unités de Transport** ou du **Quartier-Maître**.

Le corps REME disparaît alors pour devenir l'**Ordonnance**. Les unités RAOC contribuent d'un part à la création des **Bataillons d'Ordonnance** et d'autre part à la constitution des **unités du Quartier-Maître des Forces de l'Intérieur**.

Pour finir, la décision de créer la "**Base de la Force Terrestre**" est prise en 1949 et sera concrétisée le 4 mars 1950. Il s'agit d'un Commandement constituant le plus haut échelon des chaînes logistiques. On trouve sous ce même Commandement des unités spécialisées appartenant au Génie, aux Transmissions, au Quartier-Maître et Transport, à l'Ordonnance et au Service de Santé.

On fait la différence entre les unités situées en Belgique, appartenant aux "Forces de l'Intérieur", et les unités qui se trouvent en Allemagne, faisant partie du "1er Corps d'Armée".

Entre 1951 et 1971, on y trouve :

Les unités du Quartier-Maître qui deviennent en 1959 des "**Etabissements Q.M. Régionaux** (par province) et en 1961 remplacés par cinq **bataillons Q.M.**;

Aux côtés des unités du Q.M., les Forces de l'Intérieur vont bientôt disposer du 7ème Regt de Transport et de deux bataillons de transport (70 - 71). 1965 impose un sérieux changement de structures au sein du 7ème Groupement de transport, dont la 72 Bn Tpt.

L'organisation américaine adoptée en 1951 prévoit aussi la création du 1er Régiment de Transport destiné aux Troupes en support de la Force d'Intervention avec Quatre Bn Tpt. Parallèlement au 1er Regt Tpt, le 1er Regt du Q.M. est créé en même temps. On y trouve quatre Bn QM notamment : 10-12-14 et 18 Bn QM.

Concernant l'**Ordonnance**, le 41ème, 42ème et 43ème Bn d'Ordonnance sont formés au niveau des 1er, 2ème et 3ème Circonscription Militaire. Ces trois bataillons vont ainsi déployer leurs activités sur tout le territoire national jusqu'en 1955, date d'une réorganisation qui entraîne la création du 8ème Groupement d'Ordonnance. Deux ans plus tard, huit Ateliers Régionaux d'Ordonnance sont répartis sur tout le territoire national et la 9ème Gpt d'Ord (Munition) avait été créé.

L'année 1961 est celle d'une réorganisation fondamentale de la Logistique des FDI consécutive à la création d'un commandement national : celui des Forces de l'Intérieur. Les compositions des deux groupements d'Ord sont entièrement revues.

Depuis la création de la 16ème Division Blindée en Mars 1951, les unités Log appartenant cette Division deviennent des Trains de la 16ème Div BI comme le QG Trains, 16 Bn d'Ord, 16 Bn du Q-M et 16 Bn Médical.

Vanaf 1971 tot heden

Reeds vanaf 1967 werden studies ondernomen om de logistieke diensten van de Landmacht te reorganiseren. In 1969 richt de toenmalige Minister van Landsverdediging SEGERS de commissie voor de Studie en de hervorming van de Logistiek op. De belangrijkste conclusie uit de werkzaamheden van de commissie was de oprichting in één Logistiek Korps voor gans de landmacht. Op 01 januari 1971 ontstaat het "**Logistiek Korps**" uit de samenvoeging van Kwartiermeester-Transport, Ordonnance en de logistieke eenheden van de Genie en de transmissietroepen. Dit Logistiek Korps alleen vertegenwoordigt een kwart van het personeel van de Landmacht. Het heeft tot taak het personeel en al het materieel van de Landmacht operationeel te houden en ook het nodige vervoer te organiseren om dit doel te bereiken.

Alle logistieke activiteiten zijn nu verenigd in twee wapens : het nieuw ontstane Korps van de Logistiek en de Medische Dienst. Enkele jaren later, in 1974, zal de medische Dienst trouwens erkend worden als een zelfstandige macht, naast de Landmacht, Luchtmacht en Zeemacht. Het logistieke werk van de Genie en TTr wordt overgenomen door de Logistiek.

Het Logistiek Korps kent in haar organisatie drie grote delen : de **Basis** (later de Div Log), de eenheden van het **1 (BE) Corps** en de eenheden van de **Binnenlandse verdedigingsstrijdkrachten**.

De Basis bestond initieel uit de **Groepering bevoorrading, groepering Arsenalen** en de 3de Groepering logistiek. Bij het 1 (BE) Corps vinden we de diverse logistieke eenheden op het echelon Corps en het echelon brigade. Die eenheden zijn hernoemen in twee logistieke groeperingen : de **1 Gpg Log Directe Steun** (18 – 20 – 51 Bn Log) en de **2de Gpg Log Generale steun** (4 – 12 – 29 – 8 Bn Log).

Bij de Binnenlandse Verdedigingsstrijdkrachten vinden we terug : **3de Groepering Log**, MCG-Binnenland en de drie opleidingsorganismen (LogC LM, Log Sch Mat en Det Instr HAWK).

Daarnaast bestaat er nog een intergeallieerde eenheid nl. De 4 (BE) Div PL, opgericht op 01 Jan 1957.

De 3de Gpg Log bestond uit Elm van de vroegere 3 Gpg KM, 8 Gpg Ord en de 7 Gpg Tpt. Vanaf 1974 gaat het DOVO over naar BS en op 1985 verandert de naam in ODLM. De grootste wijziging binnen de 3de Gpg Log bestond in het opsplitsen van de drie Log Bn in zeven logistieke centra met een duidelijk omschreven territoriale opdracht. In 1976 onstond er binnen de 3 Gpg Log een nieuwe eenheid zijnde de Centrale eenheid der Huishoudingen (CE Men) te PEUTIE, doch in Apr 1990 werd ze ontbonden.

De Basis zal uiteindelijk in 1974 vervangen worden door de **Divisie Logistiek** die de 3 Gpg Log onder haar bevel houdt. Het is pas in 1983 dat de 3 Gpg Log rechtstreeks gaat afhangen van de Binnenlandse Strijdkrachten.

Op 01 Okt 1980 werd in de schoot van het 1 (BE) Corps de logistieke commandostructuur gewijzigd . De Staven van de twee logistieke groeperingen (1 Gpg DS en de 2 Gpg GS) werden afgeschaft. Hierdoor kwamen de logistieke bataljons en MCG BSD rechtstreeks onder het bevel van de **Sectie Logistiek van het 1 (BE) Corps**. MCG BSD zal trouwens in 1986 van naam veranderen en voortaan 1 MCG heten, afhankelijk sinds 1990 van de Staf 1 (BE) Corps – G4.

Een andere belangrijke gebeurtenis vindt plaats in april 1984. Op dat moment wordt besloten tot de hervorming van de eenheden Niv B4 door de zogenaamde bevroezing ervan. Deze verandering heeft haar gevolgen voor verschillende eenheden uit het 8 Bn Log en het 29 Bn Log. Een verdere herstructuratie kondigde zich aan in het licht van de dooi in de Oost-West relaties en de inkrimping van de Landmacht. De besparingsplannen CHARLIER I en II noopten de logistiekers ertoe telkens dieper in te grijpen in de structuren en de middelen om op een nog rationelere manier de steun aan hun cliënteel te blijven verzekeren.

1992 kondigde zich aan als het jaar van het plan DELCROIX met enerzijds de budgettaire bevroezing van 99 miljard Fr tot eind 97 en anderzijds de start van een hele reeks vredesondersteunende (humanitaire) operaties. Het gevolg bleef niet uit. De logistiek moest voor de verandering nog maar eens aangepast worden : in de schoot van de brigades werd een Staf Logistiek Bataljon opgericht; de samenvoeging van de Log Sch Mat met het Log C LM en de oprichting van de **logistieke steuncomplexen N- C – Z** (die een fusie betekenen van de arsenalen en de logistieke centra).

De 3 Gpg Log en de Gpg As bestaan niet langer meer maar zijn gefusioneerd in de Gpg Maintenance. Hierin vinden we de drie complexen.

Log C Nr 4 – 5 – 6 verdwenen; Staven van het 91 – 93 en 98 Bn Log fuseerden in IEPER, het aantal regionale depots verminderde. Tenslotte wordt het Bn Log GS 1ste Interventie opgericht.

Alhoewel het Logistiek Korps dit jaar zijn dertigste verjaardag viert, heeft het al een hele geschiedenis achter de rug. Bataljons zijn ontstaan en zijn ook weer in reserve geplaatst. Eenheden zijn van naam, van bataljon of van opdracht veranderd. De logistiek is in permanente evolutie. Haar enige bekommernis is de klant steeds beter en efficiënter te dienen, welke ook de beleidslijnen van de regering ook moge weze. Dit zal in de nabije toekomst, op de vooravond van de realisatie van het plan FLAHAUT, nog leiden tot belangrijke veranderingen en restructuraties. Bij dit alles kan met fierheid gezegd worden dat de logistiek steeds heeft gehandeld en verder zal handelen in de geest van haar devies "Pugnantes Adjuvo", "Ik help de strijder".