

# HISTORIE

## DE RED BALL EXPRESS HISTORIE



De Red Ball Express was een geallieerde militaire logistieke operatie in de Tweede Wereldoorlog. Na de uitbraak uit Normandië door de Amerikaanse en Engelse legers trokken ze zonder veel tegenstand, en dus snel, landinwaarts richting de Belgische en Duitse grens. Dit leidde tot problemen in de aanvoer van brandstof, munitie, voedsel en ander militair materiaal naar de troepen in de frontlinie. De Red Ball Express is opgezet om dit probleem op te lossen. Het transportsysteem werkte van 25 augustus 1944 tot 16 november 1944, de dag dat de haven van Antwerpen beschikbaar kwam voor het lossen van geallieerde transportschepen.



## AANLEIDING

In de voorbereiding voor de invasie werd het Franse spoornetwerk zwaar gebombardeerd om te voorkomen dat het Duitse leger versterkingen zou aanvoeren. Wegtransport was de enige mogelijkheid om de geallieerde legers van materieel te voorzien. Na de uitbraak uit Normandië trokken 28 divisies van het 1ste Amerikaanse legerkorps, onder leiding van generaal Omar Bradley, en het 3e leger onder generaal George Patton, in de richting van de rivier de Seine. Om de gevechtscapaciteit te behouden had elke divisie behoefte aan 700-750 ton materiaal per dag, ofwel in totaal 20.000 ton. In deze mobiele oorlog was vooral veel brandstof nodig; de voertuigen aan de frontlinie verbruikten zo'n 800.000 gallons per dag.

## ORGANISATIE



Twee Amerikaanse officieren Kolonel Loren A. Ayers en Majoor Gordon K. Gravelle, gaven leiding van deze operatie. Zij zorgden voor de vrachtwagens, voornamelijk GMC Deuce and a halves, bestuurders en personeel en materieel voor het laden en lossen.

## VERZAMELPLAATS VOOR DE RED BALL EXPRESS

Om de stroom van goederen gaande te houden, werden twee aparte routes geopend tussen de Franse haven Cherbourg en de binnenlandse logistiek basis bij Chartres, circa 400 kilometer ten oosten van Cherbourg. De noordelijke route werd gebruikt door geladen vrachtwagens en via de zuidelijke route reden de lege vrachtwagens terug naar de haven. Beide routes waren gesloten voor niet-militair verkeer. De konvoien bestonden uit tenminste vijf vrachtwagens en werden geëscorteerd door een jeep voor- en achteraan de colonne. De gemiddeld snelheid van de kolonnes was ongeveer 40 kilometer per uur[bron?] en er werd dag en nacht gereden.



Op 29 augustus 1944, de piek van de Red Ball Express, reden 5.958 voertuigen met ongeveer 12.500 ton vracht naar de frontlinie. De vrachtwagens van de Red Ball Express verbruikten per dag 300.000 gallons aan brandstof, hetgeen het gebrek aan brandstof aan de frontlinie verergerde. Op 25 augustus 1944 werd Parijs bevrijd. Om de bewoners van deze stad van voedsel te voorzien werd een deel van de capaciteit van de Red Ball Express hiervoor ook ingezet. Door de oprukkende legers werd begin september het oostelijke depot ongeveer 250 kilometer verder landinwaarts verplaatst naar Sommesous en tenslotte naar Hirson, dichtbij de grens met België en ongeveer 180 kilometer ten noorden van Sommesous. Het spoorwegnet ten oosten en noorden van Parijs was minder gebombardeerd door de geallieerde luchtmacht dan dat in Normandië. Goederentreinen konden een deel van de vracht overnemen en verder vervoeren. Een trein kon 1.000 ton vracht vervoeren ofwel de lading van 400 vrachtwagens overnemen. De druk op de chauffeurs en voertuigen verminderde hierdoor.

De grootste problemen voor de Red Ball Express was het onderhoud aan de vrachtwagens, het vinden van voldoende

bestuurders en gebrek aan slaap voor de overwerkte bestuurders. De bestuurders waren voor het merendeel Afro-Amerikanen. Vijandelijke acties, met name van de Duitse luchtmacht, was van bescheiden betekenis.

Gedurende de 82 dagen dat de Red Ball Express actief was, werd tussen de 400.000 en 500.000 ton goederen vervoerd.

## ANDERE MILITAIRE EXPRESS DIENSTEN

Met de Red Ball Express had het leger een goede ervaring opgedaan. In de maanden daarna zijn nog enkele malen vergelijkbare transportdiensten georganiseerd, zoals de:

**White Ball Express** tussen de havensteden Rouen en Le Havre en vervoersknooppunten in het binnenland bij onder andere Parijs en Reims. De dienst begon op 6 oktober 1944 en duurde tot 10 januari 1945. Gemiddeld werd er per dag 1.600 ton vracht vervoerd over een gemiddelde afstand van 180 kilometer.

**Little Red Ball Express** startte op 15 december 1944. Tot 18 januari 1945 werd gemiddeld 100 ton per dag aan militaire goederen vervoerd tussen Normandië en Parijs.

**Red Lyon Express** was in gebruik tussen 16 september en 12 oktober 1944. In deze periode werd circa 17.500 ton vervoerd, ofwel gemiddeld 650 ton per dag. De belangrijkste vracht was brandstof. De route liep van Bayeaux naar Brussel, een afstand van bijna 500 kilometer.



**ABC Express** was opgezet om vracht van de haven van Antwerpen te vervoeren naar Brussels en Charleroi. De haven was in goede staat in handen van de geallieerden gevallen. De schepen werden sneller gelost dan de lading werd afgevoerd. Om de opgelopen voorraden op de kaden weg te werken werd tussen 30 november 1944 en 26 maart 1945 een kwart miljoen ton goederen afgevoerd. De gemiddelde afstand over de weg was ongeveer 150 kilometer.

De laatste en grootste operatie was de **XYZ Express**. In de laatste fase van de oorlog tegen Duitsland. Vanuit diverse plaatsen langs de Belgische en Duitse grens vertrokken vrachtcolonnen naar het oosten van Duitsland ter ondersteuning van het Amerikaanse negende, eerste, derde en zevende legerkorps. In de periode van 25 maart tot 31 mei 1945 werd 870.000 ton vracht getransporteerd oftewel bijna 13.000 ton gemiddeld per dag.