



De Landmacht in Suriname:

De logistieke troepen in de periode 1945-1975



Yorn Gieling
15-8-2020

Inhoudsopgave

Inleiding.....	2
De geschiedenis van de Nederlandse troepen in Suriname	4
De logistieke ondersteuning bij de Landmacht in Suriname, 1945-1975	15
Bijlagen.....	43
- Namen van (mogelijk) AAT- en Intendancepersoneel bij de TRIS	
- Interviews met oud-TRIS'ers	

Inleiding

Op 30 mei 2016 is de Historische Canon van het Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen vastgesteld. Hierbij is de inzet van de stamregimenten – de Intendancetroepen en de Aan- en Afvoertroepen onderbelicht gebleven. De logistieke ondersteuning van de Landmacht in Suriname werd helemaal niet genoemd. Naar aanleiding van deze lacune in de Historische Canon is dit onderzoek uitgevoerd. Daarbij stonden de volgende vragen centraal:

- Welke politiek-strategische ontwikkelingen zijn op welke wijze van invloed geweest op de inzet van de Nederlandse krijgsmacht in Suriname in de periode 1945-1975?
- En op welke wijze werd de Landmacht in Suriname logistiek ondersteund met, naast een algemene beschouwing van de logistiek, meer specifiek de rol daarin van het personeel behorende bij het Regiment Intendancetroepen en Aan- en Afvoertroepen?

Om tot een antwoord op deze twee vragen te komen is voornamelijk literatuur- en archiefonderzoek verricht. Het archiefonderzoek vond plaats in het Nationaal Archief te Den Haag, waar de archieven van de Troepenmacht van Suriname (ook wel ‘TRIS’, merendeel 1900-1975) en het archief van de Generale Staf / Staf van de Bevelhebber der Landstrijdkrachten (merendeel 1945-1972) zijn ingezien. Daarnaast heeft dit onderzoek een *oral history*-component. Er zijn interviews afgenomen met oud-TRIS’ers, in de hoop meer aandacht te schenken aan persoonlijke ervaringen. In dit onderzoek worden deze boeiende herinneringen vooral gebruikt om de taaie, droge stof uit de literatuur en archiefstukken op te fleuren en beter behapbaar te maken. Er is gepoogd om met dit onderzoek een venster naar het Suriname van de periode 1945-1975 te openen. Daarbij is er de hoop dat de tekst herinneringen en herkenbaarheden oproept bij de regimentsgenoten en oud-TRIS’ers, en men zich weer even in Suriname kan wanen.

Het eerste hoofdstuk richt zich op de geopolitieke contouren van de inzet van de Nederlandse krijgsmacht in Suriname. Er is voor dit hoofdstuk vooral literatuuronderzoek verricht, om tot antwoorden te komen. Er is gebleken dat er na de Tweede Wereldoorlog verschillende factoren van invloed waren op de inzet van de Landmacht in Suriname. Het toenemend nationalisme in de Nederlandse kolonies speelde hierin een grote rol. Het bewaken van de interne orde was de taak van de Troepenmacht in Suriname. Daarnaast was er het belang van grondstoffen. De bauxietindustrie moest worden beschermd. Tegelijkertijd had ook de Koude Oorlog zijn uitwerking op de inzet van de militairen in Suriname. Communistische sentimenten kwamen op, en met de Cubacrisis kwam de Koude Oorlog ook heel dichtbij.

Verder was ook het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden (1954) van belang. Suriname werd autonoom op veel gebieden, maar Defensie bleef een Koninkrijkaangelegenheid. De Landmacht in Suriname was dan ook één van de laatste machtsbastions van de Nederlandse overheid. In een snel veranderende wereld was de Troepenmacht in Suriname van belang om de rust en orde te bewaken. De onafhankelijkheid van Brits-Guyana (en het grensconflict met dit land), het potentiële overslaan van etnisch geweld vanuit dit buurland en de grote werkeloosheid in Suriname was een bron van mogelijke onrust. De TRIS was nodig. Ze deed bijvoorbeeld aan het inwinnen van inlichtingen, om mogelijke opstanden te voorkomen. Ondertussen ontstond in Nederland een antimilitaristische beweging en kwam er een politiek-maatschappelijk debat over de koloniale en militaire aanwezigheid in Suriname op. Het leidde tot de onafhankelijkheid van dit

prachtige Zuid-Amerikaanse land en de omvorming van de TRIS tot de Surinaamse Krijgsmacht.

Het tweede hoofdstuk richt zich geheel op de logistieke ondersteuning van de Landmacht in Suriname / TRIS, en dan met name op de regeling van de bevoorrading en het transport. Daarbij is er specifieke aandacht voor de stamregimenten van het Regiment Bevoorrading- en Transporttroepen. De resultaten uit dit hoofdstuk komen vooral voort uit gedegen archiefonderzoek. Er is bijvoorbeeld aandacht voor de reis, vanaf Oirschot tot aan Paramaribo. Daarbij is aandacht voor de regeling van het vervoer in Nederland, de verscheping van transport en goederen, dat werd verricht door schepen van de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij, en het transport in Suriname. Daarbij wordt er specifiek ingegaan op de diensten die het transport in beheer en onderhoud hadden, zoals de Automobiel Compagnie, de Automobiel Dienst, de Transport & Technische Dienst en vervolgens de Afdeling Transport.

Er is dus veel aandacht voor de verschillende mutaties die de Landmacht in Suriname, en de relevante diensten, in rap tempo ondervonden. Daarbij worden taken, werkzaamheden en het vervoer uitgelicht. Betreffende de Intendance worden ook mutaties in de organisatie (denk aan een samengestelde dienst met de Militaire Administratie) en de werkzaamheden in Suriname benoemd. Daarbij is speciale aandacht voor de regeling van de verschillende bevoorradingklassen, die menig intendant niet onbekend in de oren zal klinken. De bevoorrading en het beheer van voedingsmiddelen, uitrusting en kleding, brandstof en in mindere mate munitie – want in Suriname vooral een aangelegenheid van de Technische Dienst – komen aan bod. Daarbij wordt veel ingezoomd op specifieke rantsoenen, uniformen of reglementen/voorschriften. Het blijkt dat de logistieke ondersteuning de in de dertig jaren na de Tweede Wereldoorlog van onschatbare waarde was, en een grote rol speelde bij het regelen van de soevereiniteitsoverdracht, de repatriëring en de materiële overdracht. En zelfs na de onafhankelijkheid was er een rol weggelegd voor regimentsgenoten tijdens de kleinschalige militaire missie die hierop volgde, waarbij er onder meer advies werd gegeven op het gebied van bevoorrading. In dit onderzoek staat dan ook vooral deze logistieke component centraal.

Hoofdstuk 1: De geschiedenis van de Nederlandse troepen in Suriname

Het begin van de Nederlands-Surinaamse connectie: de Staten van Zeeland, de Sociëteit van Suriname en al vroeg Nederlandse militairen in het gebied

Nederland heeft een roemrijk en tegelijkertijd berucht koloniaal verleden. Suriname speelde een prominente rol in deze koloniale geschiedenis. Het Zuid-Amerikaanse gebied werd al in 1667 door de Staten van Zeeland ingelijfd. Deze verovering moet worden gezien in de context van de Tweede Engelse Oorlog (1665-1667). Onder leiding van Abraham Crijnssen voeren zeven schepen naar de West, die de Engelse kolonie Suriname bemachtigden. Nog in datzelfde jaar sloten de twee Europese kemphanen de Vrede van Breda. Daarbij werd vastgelegd dat Suriname niet werd afgestaan aan Engeland en dus in het bezit bleef van de Republiek.¹ Zo had Suriname vanaf dag één te maken met de militaire slagkracht van de Nederlanden. De Zeeuwse heerschappij over de kolonie bleek overigens van korte duur.

In 1683/84 werd Suriname overgedragen aan de Sociëteit van Suriname.² Het was een particuliere onderneming uit Amsterdam. Ze werd verantwoordelijk voor de verdediging van de kolonie, maar het oppergezag bleef bij de Staten-Generaal liggen. De Sociëteit hield zich voornamelijk bezig met de bouw en het onderhoud van de verdedigingswerken, de munitievoorraad en het garnizoen. Zo werden meerdere forten opgetuigd om het Surinaamse vasteland te beschermen, zoals het Fort Sommelsdijck, op de plek waar de rivieren de Cottica en Commewijne samenkamen. Tegelijkertijd werd er een garnizoen gestationeerd. Het ging om een kleine 200 man. Er werd relatief weinig geïnvesteerd in de defensie van het land, maar er waren dus al vroeg Nederlandse militairen in de West aanwezig.

Daarnaast werd een gewapende burgerwacht opgericht, die uit verschillende compagnieën bestond. Zo kon het regulier aantal troepen op elk moment worden uitgebreid. En dat was nodig ook, want in deze periode was er de voortdurende dreiging van een aanval van buitenaf. Andere Europese landen, zoals Frankrijk, breidden hun militaire conflicten maar al te graag uit naar de kolonies. Het zorgde onder meer voor spanningen op economisch gebied. Een goede defensie bleek een vereiste, maar wie moest dit betalen? Er vond voortdurend getouwtrek plaats tussen de kolonisten en het gouvernement, bijvoorbeeld over de financiering van het Fort Nieuw-Amsterdam.³ Onder invloed van dit spanningsveld liep een groot deel van de beslissingen vertraging op, een terugkerend fenomeen in de Nederlandse militaire geschiedenis.

Binnenlandse dreigingen in Suriname: marronage

In Suriname waren er ook binnenlandse dreigingen, waarmee de Nederlandse militairen te maken kregen. De kolonie stond bekend om zijn zogeheten plantagemaatschappij, maar steeds meer slaven wisten te ontvluchten van de plantages. Deze ‘Marrons’ vormden gemeenschappen in het dichtbeboste oerwoud. Naarmate de tijd verstreek, we zitten inmiddels in de 18de eeuw, begonnen zij zich steeds meer te roeren. Zo vielen de Marrons plantages

¹ Victor Enthoven, Henk den Heijer, en Han R. Jordaan. *Geweld in de West: Een militaire geschiedenis van de Nederlandse Atlantische wereld, 1600-1800* (Leiden, 2013), 25.

² Enthoven, Den Heijer en Jordaan, *Geweld in de West*, 3-4.

³ Ellen Klinkers, *De Troepenmacht in Suriname. De Nederlandse defensie in een veranderende koloniale wereld, 1940-1975* (2016), 16. Het gaat hier om de ebook-versie van het boek van Klinkers. Zie ook: Enthoven, Den Heijer en Jordaan, *Geweld in de West*, 27-29 en 47-48.

aan. Soldaten van de Sociëteit werden ingezet om dit te voorkomen. Inmiddels was de sterkte van de troepenmacht uitgebreid. De strijdmacht telde nu circa 1500 man. De militairen hielden zich onder meer bezig met het op touw zetten van een Kordon van Defensie tussen de plantages en het oerwoud, waardoor de slaven minder snel een toevluchtsoord konden vinden. Daarnaast deden de militairen aan bospatrouilles om de gestichte Marrondorpjes te vinden en vervolgens te vernietigen.⁴ Aan deze sociëteitssoldaten werd in 1786 ook een groep vrijgekochte slaven toegevoegd, het Korps Zwarte Jagers, van 100 tot 150 man. Europeanen waren namelijk minder toegelegd op het doorkruisen van het oerwoud. Ze waren veelal niet bestand tegen de tropische infectieziekten.⁵ De troepenuitbreiding had echter weinig resultaat. De aanvallen van de Marrons op de plantages bleven voortduren.

De Britse en Franse dreiging en actiever fysiek verzet van slaven

De Sociëteit van Suriname bleef tot 1795 bestaan. De Republiek was inmiddels ingenomen door de Fransen en de Bataafse Republiek kreeg vorm. Voor Suriname veranderde er niet veel. In 1799 werden er zelfs 600 extra man aan de troepen in de kolonie toegevoegd. Dit bleek echter tevergeefs. De Britten bezetten in hetzelfde jaar de Nederlandse kolonie. Maar andermaal bonden de Britten in. In het kader van de Vrede van Amiens van 1802 werden de koloniën teruggegeven aan de Nederlanders.⁶ Het was in de vroege 19^{de} eeuw voortdurend stuivertje wisselen tussen de twee Europese mogendheden. In 1804 werd Suriname bijvoorbeeld alweer ingenomen door de Britten. Deze Engelse hegemonie zou tot het jaar 1814 duren, toen het Verdrag van Londen hier een eind aan maakte. Suriname werd teruggegeven en was vanaf heden een kolonie van de nieuwe monarchie: het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden. Er kwam ook een einde aan de slavenhandel.⁷

Het waren voornamelijk de Fransen en Britten die een extern gevaar vormden voor de kolonie, en Suriname diende dan ook te allen tijde voorbereid te zijn op een aanval over zee. Dat het om een slavenkolonie ging, waar uitbuiting en exploitatie de boventoon voerde, maakte Suriname niet veiliger. Zoals gesteld was marronage (vluchten) de bekendste vorm van slavenverzet in de West. Maar langzamerhand sijnpelde er ook meer actief fysiek verzet van de slaven door, vaak gericht op de plantagehouders. Om de kolonie in toom te houden, werden er allerlei soorten militaire organisaties opgezet.⁸ Zo waren er – weliswaar een gering aantal – in Europa geworven soldaten aanwezig. Daarnaast rekende men op de burgerkolonisten en vrijgemaakte slaven. Ook werden er vredesverdragen gesloten met de Inheemsen en Marrons, en werden deze groepen ingezet in de strijd tegen vijanden.

Diversiteit aan troepen

Het laat zien dat de kolonie iedereen nodig had voor de eigen verdediging, en om de rust en orde te bewaken. De gehele burgerbevolking was onderdeel van een compagnie. Er vond dan ook niet op grote schaal uitsluiting plaats, zoals wel het geval was in de Republiek. Joden maakten in Suriname ‘gewoon’ onderdeel uit van burgercompagnieën, waarin ook christenen

⁴ Klinkers, *De Troepenmacht in Suriname* 19; Enthoven, Den Heijer en Jordaan, *Geweld in de West*, 31 en 50;

⁵ Enthoven, Den Heijer en Jordaan, *Geweld in de West*, 51-52; Klinkers, *De Troepenmacht in Suriname*, 18-19.

⁶ Enthoven, Den Heijer en Jordaan, *Geweld in de West*, 35-36; Klinkers, *De Troepenmacht in Suriname*, 20.

⁷ Klinkers, *De Troepenmacht in Suriname*, 20-21; Enthoven, Den Heijer en Jordaan, *Geweld in de West*, 37.

⁸ Enthoven, Den Heijer en Jordaan, *Geweld in de West*, 46.

waren vertegenwoordigd. Het antisemitisme, destijds toch wel een gemeengoed, was minder groot aanwezig bij de burgertroepen in Suriname. Daarnaast was er een Compagnie Vrije Burgers Mulatten en Negers, waardoor ook deze bevolkingsgroep werd vertegenwoordigd in de defensie van de kolonie. De verplichting tot gewapende burgerdienst hield op bij een leeftijd van 60 jaar.⁹ Over het algemeen waren de burgercompagnieën dan ook in de meerderheid tegenover de militairen in de kolonie. Van oudsher was de Surinaamse maatschappij dus flink gemilitariseerd.

De 19^{de} eeuw: de afschaffing van de slavernij en een periode van relatieve rust in Suriname

In 1816 besloot het Koninkrijk Nederland om (opnieuw) een troepenmacht in Suriname te stationeren. Het ging ditmaal om een formeel onderdeel van het Nederlandse leger. De militairen hadden echter weinig van doen met buitenlandse dreigingen. Deze periode kenmerkte zich door de rust waarin Suriname zich, op het internationale toneel althans, bevond. De interne dreiging van vluchtende slaven bleef bestaan, maar wel op een kleinere schaal dan in de 18^{de} eeuw. De echte ommekeer kwam daarnaast na de afschaffing van de slavernij in 1863. Het toezien op de plantages was niet meer van belang voor de troepenmacht in Suriname. De slaven gingen een arbeidscontract aan en bleven op de plantages werken, of hun werk werd ingenomen door contractarbeiders uit Azië.

De hele Surinaamse samenleving stond op zijn kop. Een grotere transitie was de maatschappij nooit eerder ondergaan. Daarom richtte het koloniaal bestuur ook een politieapparaat op. Nederland probeerde zijn kolonies te ‘beschaven’. Een politiedienst leek hiervoor geschikter dan de troepenmacht. Om deze reden daalde de sterkte van de troepenmacht tegen het einde van de 19^{de} eeuw flink. In 1899 waren er nog 403 militairen over in Suriname. De ordehandhaving was een taak van de politie. De troepenmacht hoefde enkel in actie te komen als de politie het niet aankon. Rond de eeuwwisseling was dit enkel bij kwesties op plantages, waar Aziaten in verzet kwamen tegen de barre werkomstandigheden.

De eerste helft van de 20^{ste} eeuw: het KNIL, een steeds kleine wordende troepenmacht in Suriname en het antikolonialisme speelt op

In 1908 kreeg het Koninklijk Nederlands-Indisch leger (KNIL) de zeggenschap over de verdediging van koloniaal Suriname. Het was een beroepsleger en een zelfstandig onderdeel van de krijgsmacht. De gouverneur was de opperbevelhebber en het Ministerie van Koloniën hield zich bezig met de aanschaf van materieel en de rekrutering van voornamelijk Europees personeel. De Surinamers die dienden in het KNIL waren vooral creolen. Het KNIL legde zich voornamelijk toe op de binnenlandse ordehandhaving.¹⁰ Overigens had Nederland weinig oog voor Suriname in deze periode. Suriname was een verliesgevende kolonie geworden. Tijdens de Eerste Wereldoorlog, waarin Nederland neutraal bleef, waren er nog een schamele 240 man in Suriname aanwezig. De kolonie kon zich niet goed meer verdedigen, mocht er daadwerkelijk een aanval van buitenaf worden uitgevoerd. Er kwamen steeds meer vragen op over de houdbaarheid van de krijgsmacht in Suriname. Toch werd een troepenmacht gehandhaafd, vooral voor de interne ordehandhaving. Het leger deed aan machtsvertoon om opstanden te voorkomen. Daarnaast kon het leger een coupe tegengaan, van bijvoorbeeld

⁹ Ibidem, 53.

¹⁰ Klinkers, *De Troepenmacht in Suriname*, 21-22.

Surinaamse politiemannen. Ze hielden het koloniale bestuur in het zadel. Een ander fenomeen dat Nederland zorgen baarde was de opkomst van het communisme, dat ook voet aan de grond kreeg in Nederlands-Indië.¹¹

In de jaren dertig zorgde de economische crisis ook voor een klap in Suriname. Werkeloosheid en armoede zorgde voor oppositie tegen het koloniaal bestuur. Antikoloniale sentimenten speelden op en bij het bestuur heerste er angst voor de opkomst van een grote antikoloniale beweging. Het nationalisme en communisme kreeg meer aanhang in Suriname, vooral in de steden. Er werd geregeld ongenadig hard ingegrepen door de politie, soms met doden tot gevolg. In deze periode hield de troepenmacht zich met andere zaken bezig. Ze liep patrouilles, bewaakte overheidsgebouwen, de bauxietmijnen en de grenzen met Frans-Guyana (Albina) en Brits-Guyana (Nieuw Nickerie).

De Tweede Wereldoorlog: het belang van de Surinaamse bauxietindustrie voor de Amerikaanse oorlogsindustrie en de versterking van de troepenmacht

Aan het begin van de Tweede Wereldoorlog was de troepenmacht in Suriname klein. Het ging om een compagnie van ongeveer 200 militairen van het KNIL. Gouverneur Johannes Kielstra richtte zich tot de Nederlandse regering en hoopte meer militairen en materieel los te weken. Het enige wat Suriname echter kreeg toegeworpen, was een klein geldbedrag. Ondertussen was Nederland ingenomen door nazi-Duitsland. Er was vanuit de Nederlandse regering in ballingschap weinig aandacht voor Suriname. Nederlands-Indië had de prioriteit. De Verenigde Staten daarentegen hadden steeds meer oog voor Suriname. Stabiliteit in Zuid-Amerika was van belang voor de eigen veiligheid.¹² Daarnaast beschikte Suriname over bauxiet, dat van groot belang was voor de Amerikaanse oorlogsindustrie. Om deze reden mengde de Amerikanen zich in de defensie van Suriname. Er kwamen 2000 Amerikaanse manschappen bovenop de sterkte van de Nederlandse militairen in 1941. Ze gingen de bauxietindustrie en -transporten beschermen.¹³ Nederland begon zelf ook de defensie van Suriname te versterken om Duitsland en bondgenoten buiten de deur te houden, maar ook om een overname door de VS te voorkomen. Er werd daarbij vooral aanstalten gemaakt om een expeditieaire macht op te zetten. Het grote idee: de herovering van Nederlands-Indië. Het Nederlandse defensiebeleid was eigenlijk altijd gericht op Nederlands-Indië, en veel minder op Suriname.

Het kolonialisme begint te wankelen: nationalistische sentimenten en een verdere uitbreiding van de troepenmacht

Ondertussen begon het kolonialisme, ook onder invloed van de Amerikanen, onder druk te staan. De Tweede Wereldoorlog zorgde eigenlijk voor het begin van het dekolonisatieproces. De band met de koloniën werd losser en er volgde meer zelfbestuur. Tegelijkertijd wilde de regering Suriname gebruiken voor de training van een leger voor de bevrijding van Nederlands-Indië. Het plan mislukte, maar er waren wel verschillende Surinaamse

¹¹ Klinkers, *De Troepenmacht in Suriname*, 24-25;

Zie ook: Ellen Klinkers, 'Spionnen van het koloniaal bestuur. De angst voor het communisme en nationalisme in Suriname', *Groniek* 193 (2011).

¹² Klinkers, *De Troepenmacht in Suriname*, 27-29

¹³ Zie bijv. ook: 'Suriname in de Tweede Wereldoorlog'

[<https://www.tweedewereldoorlog.nl/kennis/themas/wereldwijde-schaal-conflict/oorlog-wereldwijd/andere-landen/suriname/>].

oorlogsvrijwilligers die de strijd aanging in Nederlands-Indië.¹⁴ Deze strijd was van groot belang voor de krijgsmacht in Suriname. In 1950 werd het KNIL namelijk opgeheven na de soevereiniteitsoverdracht aan Indonesië. Wat moest er nu gebeuren met de troepen in Suriname? Ondertussen werden er politieke partijen opgericht in Suriname. En de Surinaamse regering kreeg ook meer zeggenschap over het binnenlandse bestuur, zo vlak na de Tweede Wereldoorlog. Voor sommige Surinamers ging het echter veel te traag. Een coup poging werd in 1947 voorkomen. Het laat zien dat er nationalistische sentimenten opkwamen na de Tweede Wereldoorlog. Nederland en de gouverneur hadden steeds minder in de melk te brokkelen.

Om deze reden werd de troepenmacht in Suriname versterkt. Het leger was immers een van de weinige machtsmiddelen waarover Nederland nog kon beschikken.¹⁵ Een deel van de Surinaamse oorlogsvrijwilligers, die hadden gediend in Nederlands-Indië, Nieuw-Guinea en Korea, werd ook deel van deze troepenmacht, ook al werd altijd argwanend naar hen gekeken. Daarom was er voor de meerderheid van hen geen plek. Nederland probeerde de verhoudingen tussen kolonisator en Surinamers in stand te houden.¹⁶ Na de oorlog werd het Territoriaal Commando Suriname opgeheven en het Commando Landmacht Suriname hersteld (31 mei 1946). Alle militairen werden ingedeeld bij het bataljon infanterie. De gouverneur voerde weer het opperbevel over de troepen en het Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen nam de plaats in van het oude Ministerie van Koloniën.¹⁷

Zoals gesteld werd de troepenmacht uitgebreid, en wel met twee detachementen Oorlogsvrijwilligers (300 man) en officieren van de Koninklijke Landmacht. In 1948 werd een groot deel van de Nederlandse oorlogsvrijwilligers vervangen door jonge dienstplichtigen. De taken van de troepenmacht verschilden niet veel met die van voor de oorlog. De interne orde bewaken en de politie helpen waar nodig, was en bleef het uitgangspunt. Maar in het geval van oorlog moest de troepenmacht wel vliegensvlug op oorlogsterkte worden gebracht. Daarom was er in Nederland de wens de troepenmacht uit te breiden naar zo'n 500 man, en zo geschiedde.¹⁸ Daarnaast moesten de Nederlandse militairen de bauxietindustrie – in Moengo en Paranam – te allen tijde zo goed mogelijk beschermen, ook om Amerikaans ingrijpen te voorkomen. Ook de bewaking van de Surinamerivier en rond het vliegveld Zanderij werd uitgevoerd door de Nederlandse militairen.

Meer autonomie voor Suriname: het Statuut voor het Koninkrijk (1954)

In 1948 kregen de Surinaamse Staten (parlement) ook meer invloed op het bestuur en werd het algemeen kiesrecht ingevoerd. Een jaar later volgde er voor het eerst verkiezingen, waar de Creoolse Nationale Partij Suriname (NPS) zegevierde, een partij die voor vergaande autonomie pleitte. De politieke partijen waren overigens naar etnische maatstaven verdeeld. Er bestond ook een zekere spanning tussen de bevolkingsgroepen. De politiek-bestuurlijke elite was vooral van Creoolse afkomst, maar zagen een zekere bedreiging in de Javanen en Hindoestanen. Deze bevolkingsgroepen verbeterden hun positie op economisch gebied en stichtten hun eigen politieke partijen.¹⁹ Uiteindelijk werd in 1950 beslist dat Suriname, en ook

¹⁴ Klinkers, *De Troepenmacht in Suriname*, 89-90.

¹⁵ Ellen Klinkers, 'Van Troepenmacht in Suriname naar Surinaamse krijgsmacht', *De Militaire Spectator* 84.11 (2015), 465-477, alhier 467.

¹⁶ Klinkers, *De Troepenmacht in Suriname*, 101.

¹⁷ Klinkers, *De Troepenmacht in Suriname*, 103.

¹⁸ Ibidem, 104.

¹⁹ Ibidem, 117.

de Antillen, hun eigen binnenlandse kwesties zelfstandig konden regelen. Op Defensie en het buitenlandse beleid bleef Nederland wel grote invloed houden. Het werd zagezegd in koninkrijksverband geregeld, in overleg tussen beide partijen. In 1954 verscheen het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden, die deze afspraken formeel maakte.²⁰

Organisatie van de troepenmacht vanaf 1950

In 1950 werd het KNIL dus opgeheven en voortaan dienden de militairen officieel onder de Koninklijke Landmacht. De Landmacht Suriname was een onderdeel geworden van de Koninklijke Landmacht. Het Surinaams beroepspersoneel werd daarom aangevuld met Nederlands beroepspersoneel of dienstplichtigen. Deze dienstplichtigen konden overigens niet meer worden gedwongen af te reizen naar Suriname, zoals voorheen nog wel eens gebruikelijk was. Na Nederlands-Indië was hier echter van afgestapt. Het betekende dat de Nederlandse dienstplichtigen die naar Suriname trokken, dit op vrijwillige basis deden.²¹ Nog even werd er gedacht aan de inzet van het Korps Mariniers, die overal naartoe kon worden uitgezonden, om zo ook te kunnen voldoen aan de eisen van de NAVO (opgericht in 1949). Dit moest vooral worden gezien in de context van de Koude Oorlog en de strijd tegen de Sovjet-Unie. De Koninklijke Landmacht was nodig aan de oostgrens van Nederland, en niet zozeer in Suriname. Het plan stuitte op grote kritiek, want de Landmacht was verankerd in de Surinaamse samenleving.²² Toch probeerde de Nederlandse regering, met horten en stoten, het plan door te zetten. De overdracht ging moeizaam en kostte veel tijd. Naast de Landmacht Suriname waren er in deze tijd zeker 139 mariniers aanwezig in Suriname.²³ Dat de mariniers vooral uit Nederlanders bestond, stuitte ook op kritiek. In de Landmacht dienden ook veel Surinamers, waardoor er meer binding was met de regio. In 1952 werd de beslissing toch teruggedraaid, met in het achterhoofd het opkomende nationalisme en communisme. De veiligheid in Suriname stond onder druk. De sterkte van de troepenmacht werd vergroot naar 750 man. Zij moesten de orde en rust in het land handhaven.²⁴ De mariniers verlieten Suriname weer.

Na de oorlog was de dienstplicht in Suriname ook opgeschort. Voor de Surinamers was plaats in de troepenmacht in Suriname, maar wel van een heel andere omvang dan voorheen. De Nederlandse dienstplichtigen waren duidelijk in de meerderheid, zoals ook vóór de oorlog het geval was. De Surinaamse militairen waren vooral nodig, om voor draagvlak onder de lokale bevolking te zorgen. Maar voor de rest waren zij beperkt actief in de troepenmacht. Met een training in Nederland probeerde men de loyaliteit van deze Surinamers te vergroten.²⁵ Zo bood de troepenmacht eigenlijk tegenwicht aan de verdere verzelfstandiging van Suriname op politiek gebied. De Defensie van Suriname was een van de laatste bastions van Nederlands gezag. De Nederlandse dienstplichtigen zorgden voor een ‘vernederlandsing’ van de troepenmacht, zo in de jaren vijftig.

15 december 1954 was daarin één van de belangrijkste data in de geschiedenis van Suriname en Nederland. Het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden werd ondertekend

²⁰ Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden (1954) [geraadpleegd op:

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0002154/2017-11-17>];

Zie ook: Klinkers, ‘Van Troepenmacht in Suriname naar Surinaamse krijgsmacht’, 467.

²¹ Klinkers, *De Troepenmacht in Suriname*, 121.

²² Klinkers, *De Troepenmacht in Suriname*, 123-124.

²³ Ibidem, 127.

²⁴ Ibidem, 131.

²⁵ Ibidem, 134-135.

door koningin Juliana. Suriname kreeg autonomie op vele gebieden. Het Nederlandse Ministerie besliste over de Defensieaangelegenheden, zoals al eerder gesteld. Tot 1959 ging het om het Ministerie van Oorlog, dat daarna overging in het welbekende Ministerie van Defensie. De geplaatste Bevelhebber der Landstrijdkrachten was de directe leidinggevende van de troepencommandant in Suriname. Daarbij was de gouverneur nog altijd de opperbevelhebber, en vertegenwoordiger van het Nederlandse staatshoofd in Suriname. Hij vormde de schakel tussen Nederland en Suriname.

Het belangrijke jaar 1957: officieel de Troepenmacht in Suriname (TRIS), het takenpakket en de troepensterkte

De Landmacht Suriname kreeg pas in 1957 de naam de *Troepenmacht in Suriname*, of ook wel kortweg gezegd *TRIS*. Ook in de jaren zestig had deze TRIS vooral de taak om Suriname te beschermen tegen aanvallen van buitenaf. Daarnaast hield de troepenmacht zich bezig met politieke taken, om binnenlandse onrust te verkleinen. De TRIS kende op dit punt wel een enigszins penibele positie, omdat Suriname veel autonomer was dan voorheen. In de Surinaamse politiek en samenleving was persoonlijke bijstand aan de politie een bron van onrust. Daarom hield de TRIS zich vooral bezig met de materiële ondersteuning en de training van de politie. Voor het eerst richtte de TRIS zich ook meer op de hulpverlening in het binnenland van Suriname, bijvoorbeeld in het geval van benodigde medische zorg. De troepenmacht moest zichzelf eigenlijk constant legitimeren.²⁶ Op het gebied van buitenlandse conflicten had de TRIS in deze periode alleen te maken met grensconflicten met Guyana, waarin zij grotendeels afwezig bleef op last van de Nederlandse regering. De-escalatie was het devies. Hierop volgde ook de nodige kritiek, want de TRIS voerde niet haar eigenlijke taak uit. Voor de rest was de TRIS voornamelijk actief met machtsvertoon door patrouilles, en werd deze periode verder gekenmerkt door relatieve rust.

De TRIS groeide in deze periode in sterkte. In 1960 had de eenheid zo'n 960 man ter beschikking. In een tijd dat Suriname autonomer werd, groeide dus het laatste overblijfsel van het Nederlandse gezag in het gebied. Dit kwam niet alleen doordat het om een laatste vorm van de Nederlandse koloniale macht ging. Er was ook het belang van de grondstoffen. De bauxietmijnen in Suriname waren nog altijd van onverminderd groot belang voor Nederland. Suriname was daardoor ook internationaal gezien een interessant gebied. Daarnaast werden de haven van Paramaribo, de luchthaven Zanderij, de Afobakadam en de grensposten bij Albina en Nickerie beveiligd door de troepenmacht. Het waren belangrijke knooppunten voor

²⁶ Ibidem, 157.

Nederland. In Paramaribo, Albina, Nickerie, Zanderij en Brownsweg had de troepenmacht tevens zijn kampementen.



Een kaart van Suriname, waarop de kampementen zichtbaar zijn (bron: Herman Schot).

Dreigingen voor de TRIS tijdens de Koude Oorlog: communisme, nationalisme en grensconflicten

Verder was er de strijd tegen het communisme. Het rechtvaardigde een uitbreiding van de TRIS. In 1959 kwam er in Cuba een communistisch regime aan de macht. Het Caribisch gebied werd daardoor in één klap één van de belangrijkste posities in de Koude Oorlog. De TRIS vestigde zijn aandacht op de ontwikkelingen in Cuba, en ook Brits-Guyana, waar het dekolonisatieproces in volle gang was gezet. Er was nog altijd grote angst voor de mogelijke inmenging van nationalist en communisten in Suriname.²⁷

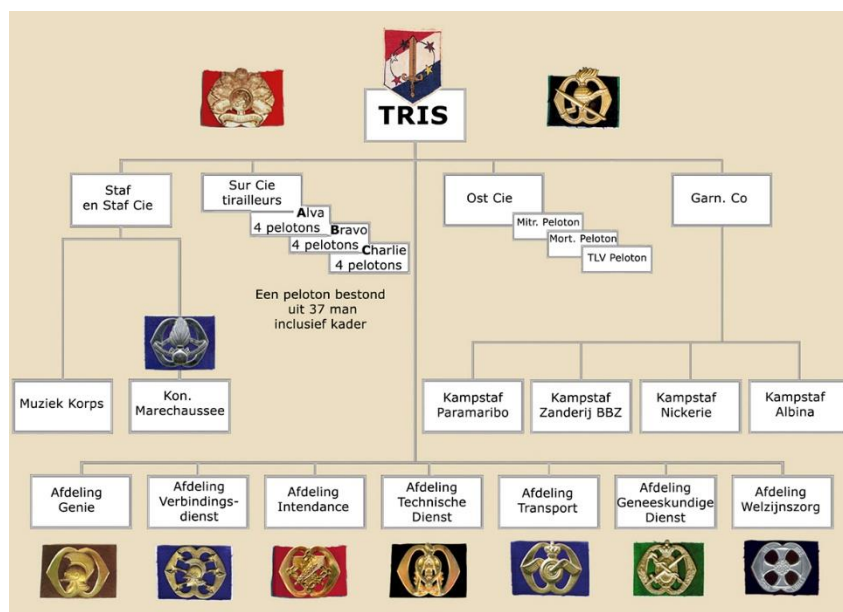
De meest dreigende periode was tijdens de Cuba-crisis in 1962, toen de VS en Sovjet-Unie lijnrecht tegenover elkaar stonden. Brits-Guyana was echter een directer mogelijk probleem voor de TRIS. De Britse kolonie was in onrustig vaarwater beland. Mislukte onafhankelijkheidsbesprekingen leidde tot ernstig etnisch geweld in 1963. In 1966 werd het

²⁷ Klinkers, 'Van Troepenmacht in Suriname naar Surinaamse krijgsmacht', 469.

land uiteindelijk toch onafhankelijk. In deze periode kreeg Suriname ook te maken met Brits-Guyana. Het ging om een grensconflict, dat weer actueel werd. De grens tussen Zuidoost-Brits-Guyana en Zuidwest-Suriname was altijd al onderdeel geweest van een groot politiek getouwtrek. De TRIS hield zich niet zozeer bezig met het grensgeschil, maar meer met overslaand etnisch geweld vanuit Brits-Guyana, en de verspreiding van communistische en nationalistische denkbeelden vanuit dat buurland. De werkeloosheid in de jaren zestig nam daarnaast toe in Suriname en in het land heerste onvrede. Het was eigenlijk de perfecte voedingsbodem, waarin communistische of nationalistische groeperingen de macht konden grijpen.²⁸ De TRIS hield zich in deze periode vooral bezig met het verzamelen van inlichtingen, om zo opstanden te kunnen voorkomen.

Organisatie van de TRIS op dit moment

De TRIS was een zelfstandig infanteriebataljon. Het bestond tot 1966 uit een stafcompagnie, drie infanteriecompagnieën en een ondersteuningscompagnie. In 1966 werd de grote stafcompagnie gesplitst in een staf- en verzorgingscompagnie. De infanteriecompagnieën waren elk onderverdeeld in drie infanteriepelotons en één ondersteuningspeloton. Een deel van de militairen bleef voor een lange, ‘vaste’ duur in Suriname, terwijl een ander deel voor één of drie jaar werd uitgezonden. Er waren dus ook steeds andere militairen aanwezig in het gebied. Deze soldaten waren dienstplichtigen. Ze kozen zelf voor een jaar Suriname. Tot en met 1964 werden zij opgeleid door het Regiment Van Heutsz in Oirschot. De uitgezonden eenheden werden na aankomst in Suriname administratief onder het Regiment Infanterie Oranje Gelderland geplaatst.²⁹



De indeling van de TRIS (bron: Herman Schot)

Kritisch politiek en maatschappelijk debat over het kolonialisme en het voortbestaan van de TRIS

Eind jaren zestig werd de aanwezigheid van de TRIS steeds meer betwist. De TRIS was duidelijk aanwezig in Suriname door de vele patrouilles, het wachthouden voor het

²⁸ Klinkers, *De Troepenmacht in Suriname*, 161-162.

²⁹ Klinkers, *De Troepenmacht in Suriname*, 172.

gouvernementshuis en het machtsvertoon tijdens parades. Ondertussen ontstond er een debat over deze militaire aanwezigheid. In 1969 wendde de wereld zich op de Nederlandse koloniale aanwezigheid in de Cariben, door onlusten op de Antillen, waar de Koninklijke Marine ingreep. De dekolonisatie in Afrika en Azië was toen al vergevorderd, maar Nederland bleef enigszins achter. Ondertussen ontstond in de jaren zestig in Nederland een antimilitaristische beweging, die de onafhankelijkheidsoorlog met Indonesië nog helder voor de geest kon halen. De parlementaire oppositie begon steeds meer vragen te stellen bij de militaire aanwezigheid van Nederland in de Cariben. Daarnaast was er de vraag of Nederland wel geassocieerd wilde worden met, en medeverantwoordelijk wilde worden gesteld voor, het bestuur van deze landen. In Suriname zelf ontstond eind jaren zestig ook de nodige onrust. Er werd daarbij gedemonstreerd tegen de zittende Surinaamse regering. Deze kon een beroep doen op de TRIS, wanneer het uit de hand zou lopen. De TRIS werd dan ook voorbereid op een mogelijk gewapend optreden tegen de Surinaamse bevolking.

Vanaf de jaren zeventig vond de definitieve ommekeer plaats in het defensiebeleid. Suriname probeerde meer inbreng te krijgen in zijn eigen defensie. Zo werd de dienstplicht voor Surinaamse jongens ingevoerd in 1970. Nieuwe, Surinaamse dienstplichtigen stroomden zo binnen bij de TRIS. Ondertussen zwollen de protesten tegen de Surinaamse regering aan, mede door de stijgende werkeloosheid. Opnieuw was er de potentiële inzet van de TRIS om militaire bijstand te verlenen. Daar zag de TRIS zelf weinig in. In de hoop om militaire inzet te voorkomen, leverde de troepenmacht materieel aan de Surinaamse politie. Het jaar 1973 stond bol van de protesten, waar de politie steeds harder bij ingreep. Met dit in het achterhoofd begon in datzelfde jaar de eerste vergadering van de Koninkrijkscommissie.³⁰ Er werd nagedacht over een verzelfstandiging van de defensie, maar er kwam vrijwel niets concreets uit deze bijeenkomst.

De onafhankelijkheid van Suriname en de verzelfstandiging van defensie: de Surinaamse Krijgsmacht

In 1973 kwam het kabinet-Den Uyl aan de macht in Nederland. Het veranderde alles. Het kabinet gaf aan Suriname voor het jaar 1977 onafhankelijk te willen maken. Voor Suriname, waar de Nationale Partij Kombinatie de verkiezingen won, ging dat nog te langzaam. Vóór het einde van 1975 wilde de Surinaamse regering de onafhankelijkheid hebben uitgeroepen. Zo werd Defensie ook weer gespreksonderwerp. Er werd een plan ontworpen voor de opbouw van een Surinaamse Krijgsmacht (SKM). De taken en organisatievorm van deze nieuwe, Surinaamse krijgsmacht waren gekopieerd van de TRIS. De SKM ging zich ook voornamelijk bezighouden met het handhaven van de binnenlandse orde en de bescherming van het land tegen buitenlandse mogendheden. Om de TRIS om te vormen tot een Surinaamse organisatie, werd het aantal Surinaamse dienstplichtigen in rap tempo verhoogd in 1975. Zo bestond de TRIS langzamerhand voor een groot deel uit Surinamers, terwijl het daarvoor maar mondjesmaat Surinamers in dienst had. Op deze manier konden de Nederlandse militairen gemakkelijk naar huis na de soevereiniteitsoverdracht, terwijl de Surinamers verder konden gaan onder de vlag van de SKM.³¹ De TRIS vormde dus de basis van de Surinaamse krijgsmacht. De gebouwen en het materieel werd ook overgedragen aan de Surinamers. De samenwerking met de SKM bleef ook enige tijd voortduren. Zo werden Surinaamse officieren en onderofficieren tot 1982, het jaar van de Decembermoorden, nog opgeleid aan de

³⁰ Klinkers, 'Van Troepenmacht in Suriname naar Surinaamse krijgsmacht', 469-470.

³¹ Klinkers, 'Van Troepenmacht in Suriname naar Surinaamse krijgsmacht' 472.

Koninklijke Militaire Academie, het Opleidingscentrum Officieren (toen nog: OCOSD: Opleidingscentrum voor Officieren Speciale Diensten) en de Koninklijke Militaire School (KMS) in Nederland.³²

³² Ibidem, 474.

Hoofdstuk 2: De logistieke ondersteuning bij de Landmacht in Suriname (1945-1975)

Het begin van de reis: troepenverplaatsingen tot in de puntjes geregeld

Alsook naar Indonesië en Nieuw-Guinea vonden er grote troepen- en goederentransporten naar Suriname plaats. Deze vonden vooral plaats per boot. Er werd hierbij allereerst een inschepingsbevel uitgevaardigd door de Inspectie van het Verkeerswezen, de Sectie Havens en Zeetransport in Den Haag. Daarin was de vermoedelijke tijd van vertrek aangegeven, en de sterkte van de onderdelen die de overtocht naar Suriname maakten. Daarnaast was het transport naar het inschepingsterrein geregeld. Zo reisde het personeel in de vroege jaren vijftig meestal per trein, van Eindhoven naar Amsterdam Centraal Station. Het Hoofd sectie Spoorwegdienst regelde de reis. Dat begon al met de busrit van Legerplaats Oirschot, waar de Suriname Compagnieën vanaf de vroege jaren vijftig werden geformeerd, naar Eindhoven. Vervolgens droeg het Hoofd Bureau Contrôle Gebruik Motorvoertuigen zorg voor het vervoer van het Centraal Station Amsterdam naar het inschepingsterrein.³³ In de inschepingsloods werd vervolgens een afscheidsplechtigheid gehouden. De leiding over de inscheping berustte bij het Hoofd Vervoersregeling Amsterdam, terwijl de Inschepingsofficier ook een grote rol speelde. Deze had enkele manschappen van de Koninklijke Marechaussee ter beschikking. Dat veiligheid voorop stond bij de inscheping was duidelijk. Zo kreeg de pers enkel toegang tot het schip onder geleide van een officier van de (Sectie) IV.

Het vervoer naar Suriname: een lange tocht met schepen van de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij

Voor de reis naar Suriname werden schepen van de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij (K.N.S.M.) ingezet. In de jaren veertig waren het vooral de ms. 'Stuyvesant', de ms. 'Maaskerk' en de ms. 'Cottica', die voor de verre reis naar 'West-Indië' werden gebruikt. De militairen werden, terwijl het volkslied luid klonk, uitgezwaaid vanaf de Surinamekade, waar de K.N.S.M.-loods zich bevond.³⁴ Ze namen zogenoemde hutbagage mee, welke moest worden voorzien van een oranje driehoek, rang, naam en legernummer. Deze bagage mocht niet vooruit worden gezonden. De ruim- en depotbagage daarentegen werd door het legeronderdeel aangeleverd in Loods 5 op de Surinamekade, meestal een aantal dagen voor vertrek. Het werd op dezelfde wijze gemerkt als de hutbagage, maar kreeg nog een extra label, die door de K.N.S.M. werd aangeleverd. Het ging om een groen label voor ruimbagage en een grijs label voor depotbagage. Als depotbagage mocht alleen die bagage verscheept worden, welke men tijdens de reis nodig had.

De commandant van de ploeg, die voor het onderdeel met het transport van de bagage belast was, moest bij aanlevering een lijst in zesvoud voor de ruim- en depotbagage meebrengen, waarop de namen van de eigenaren en de aard van de inhoud stond. Voor elke soort bagage werd een afzonderlijke lijst opgesteld. De inscheping stond dus bol van de voorschriften en reglementen. In het ruim- en depotbagage mochten bijvoorbeeld geen particuliere eigendommen verpakt worden, tenzij hiervoor toestemming was verleend door de

³³ Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Defensie; Generale Staf / Staf van de Bevelhebber der Landstrijdkrachten, nummer toegang 2.13.196, inventarisnummer 4601, 'Inschepingsbevelen voor militairen met bestemming Suriname' (1954).

³⁴ Nationaal Archief, Den Haag, Troepenmacht in Suriname, nummer toegang 2.13.63, inventarisnummer 452, 'Opzending naar Nederland' (1948).

Inspecteur Verkeerswezen. En ook alcohol aan boord was ten strengste verboden. Daarnaast mocht er aan boord maar maximaal 200 gulden per passagier worden uitgegeven.³⁵

De verscheping van oorlogsmaterieel uit Suriname na de Tweede Wereldoorlog

In deze periode kwam het ook geregeld voor dat de schepen, eenmaal aangekomen in Suriname, weer terugkeerden met het nodige materieel naar Nederland, via de gewone lijndienst. Daarbij losten de schepen elkaar telkens af. Elke maand voer er een ander K.N.S.M.-schip naar Nederland. Zo was het in maart 1946 de beurt aan de ms. Cottica, terwijl in april de ms. Maaskerk de oversteek naar Nederland maakte. Na de Tweede Wereldoorlog namen de schepen vooral oorlogsmaterieel mee terug uit Suriname. De onafhankelijkheidsstrijd in Nederlands-Indië was inmiddels uitgebarsten en het materieel was daar harder nodig dan in Suriname. Zo konden eventueel tanks, en een surplus aan het materiaal in Suriname, worden verscheept door een gecharterd schip van de K.N.S.M. Ook was er een grote vraag naar monteurs in Indië, en werd nagegaan of er in Suriname nog potentiële kandidaten waren voor een overstap naar 'de Oost'. Van de monteurs der Vechtwagens waren er echter geen meer in militaire dienst in Suriname. Daarom inventariseerde men of er nog goede krachten binnen de Automobiel Compagnie open stonden voor een vertrek naar Indië. Tegelijkertijd werd via de '*Netherlands Purchasing Commission*' (NPC)³⁶ nagegaan of er lichte tanks konden worden aangeschaft in de Verenigde Staten. Dat het materieel moest worden overgeladen in Nederland, of met een daarvoor speciaal gecharterd schip rechtstreeks naar Indië moest worden afgevoerd, lag overigens geheel aan de houding van de Amerikanen. Transport of overlading via de Verenigde Staten of een Amerikaanse haven werd door hen afgewezen.³⁷

De sterkte van de Landmacht in Suriname: de Automobiel Compagnie en Militaire Administratie en Intendance

Vlak na de Tweede Wereldoorlog nam de 'Surinaamsche Weermacht', zoals de Landmacht in Suriname ook weleens werd genoemd, flink in sterkte af. Veel van het personeel en het materieel werd dus overgebracht naar het buitenland, werd verkocht of vernietigd. De verscheping van dit soort materieel werd veelal geregeld door het Hoofd van het Militair Inklarings Bureau (of ook weleens Militair Inklaringen Bureau). Als het om gevechtsmaterieel ging, voor bijvoorbeeld de Nederlands-Indische Strijdkrachten in Australië, werd dit vaak geregeld in onderling overleg met de Inspecteur Materieel Landmacht, die onder meer de overzichten van wapening opstelde, en de Territoriaal Commandant in Suriname.³⁸ In het geval van de personeelssterkte werd in 1944 al nagegaan hoe de troepensterkte terug te brengen. Dit lukte allereerst door het op verlof zenden van de schutterplichtingen. Op 1 maart 1945 bestond de troepenmacht uit 1468 man en nog eens 47 officieren.

Daarvan waren er 193, inclusief twee officieren, bij de Automobiel Compagnie

³⁵ NL-HaNA, Def / Generale Staf 1945-1972, 2.13.196, inv.nr. 4601.

³⁶ De NPC werd in 1941 opgericht. Het was het centraal aankoopkantoor van de Nederlandse overheid. Het ging voornamelijk om de aankoop van artikelen ten behoeve van militaire en burgerlijke overheidsdiensten.

³⁷ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 367, 'Stukken betreffende de order tot het verschaffen van inlichtingen over de toestand van het Nederlands materieel in Suriname' (1946).

Zie ook inv.nr. 203, 'Over herinrichting voorraadmagazijnen, het van de hand doen van onbruikbare voorraden en de inkoop-organisatie *Netherlands Purchasing Commission*' (1946).

³⁸ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 181, 'Materieel, brief van de Territoriaal Commandant aan de Voorzitter van de *Netherlands Purchasing Commission*' (1945).

ingedeeld. Aan deze compagnie was het beheer en het onderhoud van al het rollende materieel opgedragen, met uitzondering van de tanks. Ook de militaire brandweer, bestaande uit 28 militairen, was bij deze compagnie ingedeeld. Daarnaast was een klein aantal militairen (acht) ingedeeld bij de Inspectie Materieel Landmacht, die er was voor de administratie van het opgeslagen materieel en het toezicht op het onderhoud van dit materieel. Dit onderhoud geschiedde door burgercorveeërs. Daarnaast werden de niet-Infanteristen, zoals de militairen van de Verbindingsdienst, de Militair Geneeskundige Dienst en de 'Militaire Administratie en Intendance', verenigd in een zogenoemde 'Subsistenten Compagnie'. Deze werd, met de Depot-Compagnie (waar de rekruten werden ingedeeld) en de Automobiel Compagnie, samengevoegd tot het Bataljon Gecombineerde Troepen.

De Militaire Administratie en Intendance: een breed pakket aan taken

De organisatie van de Militaire Administratie en Intendance werd opgezet in overleg met de Rijksaccountantsdienst, om op deze manier tot een behoorlijk magazijnbeheer, en financiële verantwoording en controle te komen. In 1945 ging het in Suriname dus om een samengestelde dienst. Daartoe behoorde betreffende de Intendance een kledingmagazijn, waar de Officier van Kleding de dienst uitmaakte. Daarnaast viel er onder dit onderdeel van de Landmacht in Suriname een voeding centrale, en een bureau aanschaffing, inkleding en verantwoording materieel, met aan de leiding een andere officier. Ten slotte waren er de administratieve onderdelen, zoals de Inspectie Militaire Administratie, maar die zijn voor dit onderzoek van minder belang. Er waren voor deze dienst ongeveer 32 militairen en drie officieren nodig.³⁹ In deze jaren werden de magazijnen al goed bijgehouden in zogenaamde 'magazijnboeken'. Dit geschiedde per maand. Het ging veelal om de stand van het Wapenmagazijn. Per onderdeel van de Landmacht in Suriname werd aangegeven welke wapens er voorhanden waren, en in welke hoeveelheid.⁴⁰

³⁹ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 184, 'Vermindering Troepensterkte der Surinaamsche Weermacht' (1945).

⁴⁰ Bijv. NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 363, 'Staten houdende overzicht aanwezige wapens en munitie' (1946).



Een korjaal van de TRIS, 1969 (bron: Herman Schot)

Mutaties bij de Landmacht in Suriname: de Automobiel Dienst en de slechte staat van het materieel

In deze naoorlogse jaren ging de Landmacht in Suriname verschillende mutaties door, die elkaar in rap tempo opvolgde. Zo werd de Automobiel Compagnie met ingang van 8 mei 1946 opgeheven. Men sprak vanaf dat moment van een Automobiel Dienst of Automobiendienst, waarvan als beheerder een Luitenant der Infanterie K.N.I.L. werd aangewezen. Over deze dienst was in deze jaren het nodige te doen, blijkt uit de communicatie tussen de Gouverneur van Suriname, de Minister van Overzeesche Gebiedsdelen en de Territoriaal Commandant. De accountant voor West-Indië van de Algemene Rekenkamer bracht een rapport uit inzake het beheer van de Automobiendienst en de controle op privéritten van dienstauto's. Er werd duidelijk dat het opgeslagen motormaterieel in slechte toestand verkeerde. Daarnaast moest men bij de Landmacht in Suriname nagaan welk materieel niet meer nodig was. Na grondige revisie kon dan worden bekeken welk materieel, in navolging van het eerder verschepte nieuwe materieel, naar Nederland kon worden verscheept. Verder gaf de Minister aan dat, inzake de militaire magazijns-administratie in het gebiedsdeel, het beheer van de verschillende magazijnen en de daarbij te voeren administratie moest geschieden volgens voorschriften. Daar mocht niet van worden afgeweken.

Uit het antwoord van de Gouverneur bleek dat er van juni 1944 tot 1 januari 1947 niet minder dan 200 voertuigen, met een totale waarde van een half miljoen gulden, werden gereviseerd en verkocht. De slechte toestand waar het motormaterieel in verkeerde, was volgens hem de oorzaak van een tekort aan technici. De demobilisatiebepalingen van november 1945 hadden ervoor gezorgd dat een groot aantal geroutineerde krachten met groot verlof moest worden gezonden. Ook werd aangegeven dat gebruik van dienstauto's voor particulier gebruik uiteraard niet was toegestaan. Als dit toch in een enkel geval voorkwam, dan was dit een beleidskwestie. Dit viel volgens de Gouverneur buiten de beoordeling van de

Accountant van de Rekenkamer. De Militaire Politie had als taak de rijbriefjes te controleren.⁴¹

De Transport & Technische Dienst (1948): een nieuw begin, taken en werkzaamheden

De Landmacht in Suriname ging op logistiek gebied opnieuw een mutatie door in het jaar 1948. Er werd in dat jaar een nieuwe organisatie opgericht, genaamd de Transport & Technische Dienst (T.&T.D.). De werkzaamheden van deze dienst waren zeer omvangrijk. Zo deed de staf aan algemeen toezicht, de inspectie van wagens, de controle van reparaties, de uitgifte van reparatiebonnen met administratieve verwerking, het toezicht van het magazijn en de aankoop van het materiaal. Daarnaast hield deze gloednieuwe dienst zich bezig met de nodige personeelsaangelegenheden. De loonuitbetaling en de uitgifte van gasolinebonnen waren voorbeelden. De dienst was van grote omvang. Dat blijkt ook wel uit de werkplaatsen van de Auto-afdelingen. Er was één werkplaats bestemd voor grote operaties, en een andere was er voor het verhelpen van de kleinere mankementen. Dat de werkzaamheden van deze dienst heel omvattend waren, blijkt ook uit de aanwezigheid van een zeilmakerij, smederij, lasserij en gewermakerij. Daarnaast beschikte de T.&T.D. over meerdere magazijnen, en was hierin toch wel uniek. Er was een service-station, een magazijn voor de benzine en olie uitgifte, ééntje voor het accu-onderhoud en ten slotte één voor de doorsmering. Verder was misschien wel het meest bijzondere onderdeel van de nieuw opgerichte dienst de T.C. Bootafdeling. Daar waren ook verschillende motoristen en bootsmannen actief.⁴²

Groot beroep op personeel en materieel in Suriname

Er werd bij de Landmacht in Suriname een groot beroep gedaan op het personeel en het materieel. In 1948 was een deel van het personeel voortdurend afwezig, vanwege onder meer het wachtlopen, waarin ook de T.&T.D. haar aandeel leverde. Er was zo een geflatteerd beeld van de beschikbare sterkte van de troepenmacht. Verder werden er gedurende de meeste maanden twee à drie man gedetacheerd op Zanderij, terwijl een ander werkzaam was in Albina. De sterkte van het Transport Peloton bleek onder de maat. Er werd geregeld een beroep op hen gedaan. Zo moesten ze veelal diensten verrichten buiten diensturen, meestal voor R.A.O.- (Recreatie en Algemene Ontwikkeling) en privédoeleinden. Getracht werd zoveel mogelijk de betaalde privéritten over de verschillende chauffeurs te verdelen, om hen zo enigszins te ontlasten.

Over het materieel was men bij de troepenmacht in 1949 beter te spreken, maar het vervoer in Suriname stelde hoge eisen. Vooral het transport van en naar Zanderij zorgde voor de nodige slijt op de wagens. De Commandant van het Transport Peloton vroeg zich dan ook openlijk af of het vervoer in de toekomst even intensief kon blijven. In de periode 1948-1949 reden de wagens van het Transport Peloton ruim 121.000 kilometer. Dit was met een relatief klein aantal wagens. Er waren jeeps, Ford G.T.B.-trucks, bus-trucks, T.C.-boten, een luxewagen, een paar ambulances en tenslotte een aantal bussen. Eén van de jeeps was daarbij in vaste dienst voor het Voedingsmagazijn, terwijl een G.T.B. in vaste dienst was bij de keuken en foerier (veelal geschreven als fourier), en ook de bakkerij de beschikking had over een G.T.B.⁴³

⁴¹ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 221, 'Brieven van het ministerie van Overzeesche Gebiedsdelen en de Gouverneur Suriname over het beheer v/d Automobiëldienst' (1947).

⁴² NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 454, 'Beheer voorraden en werkplaatsen: oprichting nieuwe organisatie T.&T.D.' (1948)

⁴³ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 475, 'Verslag Transport Peloton' (1949).

Het overgrote deel van het rollend materieel was dus in de jaren vijftig in verantwoording en onderhoud bij dit Transport Peloton, met uitzondering van de Crashtenders die in bruikleen waren bij de Militaire Brandweer. Daarnaast werden er dus voertuigen ingedeeld bij de verschillende tactische onderdelen. Zo kregen de militaire politie, het ondersteuningspeloton en de verbindingdienst ook de beschikking over verschillende voertuigen. Administratief waren deze voertuigen de verantwoording van de verschillende werkplaatsen van de onderdelen. En voor het gebruik en onderhoud waren de commandanten of diensthoofden van de tactische onderdelen, zoals de Commandant van het Detachement Vechtwagens en de Commandant van het Transport Peloton, verantwoordelijk.

Het Motor Transport Bureau van de Landmacht in Suriname: belangrijke administratieve taken en de uitgifte van het rij-opdrachtenboekje

De voertuigen mochten alleen gebruikt worden voor tactische doeleinden. Om deze reden werden de ritten dan ook te allen tijde beoordeeld op legitimiteit. Dit werd gedaan aan de hand van het rij-opdrachtenboekje. Dit boekje was samengesteld door het Motor Transport Bureau van het Transport Peloton (of M.T. Bureau Transport Peloton). Iedere dienst ontving een dergelijk boekje. De uitgifte daarvan werd geregistreerd bij het Transport Peloton. Bij ieder tactisch onderdeel werd een kaderlid aangewezen als dienstdoende Motortransport-Onderofficier (M.T.O.O.). Deze was de enige die, naast de Detachement Commandanten en Diensthoofden, gerechtigd was om voor rijopdrachten te tekenen. De M.T.O.O. nam een belangrijke positie in binnen de Landmacht in Suriname. Hij was verantwoordelijk voor het periodiek onderhoud van de motorvoertuigen, maandelijkse Pelotons- en Werkplaatsinspecties, de controle van de juiste invulling van rijopdrachten door de bij hem ingedeelde chauffeurs en het beheer van administratieve bescheiden van de onder hem ressorterende voertuigen.

Het M.T. Bureau vervulde dus een belangrijke (administratieve) taak in Suriname. Ook voor reparaties en onderhoudsaangelegenheden moesten de chauffeurs eerst contact zoeken met het bureau. In het geval van een reparatie werd een reparatie bon uitgeschreven, waarna het voertuig werd doorgezonden naar de onderhoudssectie of de Werkplaats. Indien de onderhoudssectie onderdelen moest vernieuwen, dan haalde de chauffeur op het M.T. Bureau een zogenoemde ‘aanvraag-bon onderdelen’, waarna hij dan via de Administratieve Werkplaats in het magazijn nieuwe onderdelen kon verkrijgen. Wanneer het voertuig gereed was, meldde de chauffeur zich met zijn voertuig weer bij de dienstdoende M.T.O.O. van zijn onderdeel, die vervolgens een inspectie hield. Ook het uitlenen van motorvoertuigen door het Transport Peloton aan andere onderdelen van de Landmacht in Suriname geschiedde via de onderhoudssectie. En ook de chauffeursveranderingen werden altijd verantwoord in het controleboekje.



De uitgifte van ritstaten bij de Transport Afdeling, 1969 (bron: Herman Schot)

De bevoorrading van brandstof, olie en smeermiddelen (B.O.S.), de beheerder en de tankstations in Suriname

De chauffeurs namen ook een belangrijke plaats in binnen dit administratieve proces. Zij droegen zelf zorg voor het tijdig bijvullen van olie en brandstof. Voor de controle uitgifte van deze B.O.S.-producten (Brandstof, Olie en Smeermiddelen) moest iedere bestuurder van een militair voertuig zich voor het tanken melden, met een rijopdrachten-boekje, bij de B.O.S.-beheerder. De B.O.S.-beheerder noteerde de afgegeven olie en brandstof in het controleboekje van het voertuig. Deze B.O.S.-producten konden enkel worden verkregen tussen 06.30 en 13.00 uur.⁴⁴ In de middag hield men een middagdutje, en lag alles even stil. Overigens was deze B.O.S.-beheerder veelal de Bevoorradings Onder Officier van de Intendance. Deze had ook de taak om de ontvangen en verstrekte brandstof maandelijks te verantwoorden. De maandverantwoordingen werden voorgelegd aan het Hoofd van de Dienst der Intendance (de Kapitein der Intendance). Een dergelijke verantwoording bestond uit een overzicht van de ontvangen benzine, petroleum, dieselolie, wasbenzine, witte benzine en retinax.

Er waren laadstations in Paramaribo, Nickerie, Albina en Bosbivak Zanderij. Daar konden de voertuigen van de nodige brandstof worden voorzien. ESSO Standard Oil S.A in Paramaribo voorzag naar alle waarschijnlijkheid tot in het eind van de jaren vijftig in de verstrekking van deze brandstoffen.⁴⁵ Het maandverbruik van het militaire vervoer was rond de 50.000 liter benzine in 1950. Op dat moment was er de beschikking over vier tanks in het tankstation aan de Hoogerhuysstraat in Paramaribo, welke echter onder bepaalde voorwaarden aan Esso in gebruik waren gegeven. Het werd ook wel het Esso-tankpark genoemd. Men kwam er echter al gauw achter dat er, door de grote behoefte, een bepaalde reservevoorraad

⁴⁴ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 523, 'Transport aangelegenheden: indeling voertuigen tactische onderdelen' (1951).

⁴⁵ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 748, 'Maandverantwoording B.O.S.' (1956); Ook: inv.nr. 203: *gasoline werd in bulk geleverd door Esso.*

nodig was. Voor de Landmacht was een voorraad van zo'n 300.000 liter nodig. Een andere reden voor een bepaalde reservevoorraad was de politieke toestand in Korea. De energievoorziening van Suriname, zowel voor het transport als voor het licht en water, was geheel afhankelijk van de invoer van petroleumproducten. Om ervan verzekerd te zijn dat Suriname bij een eventuele uitbreiding van het conflict over een zo groot mogelijke voorraad petroleumproducten beschikte, werden de opslagplaatsen en petroleumtanks tot het maximum aangevuld.⁴⁶

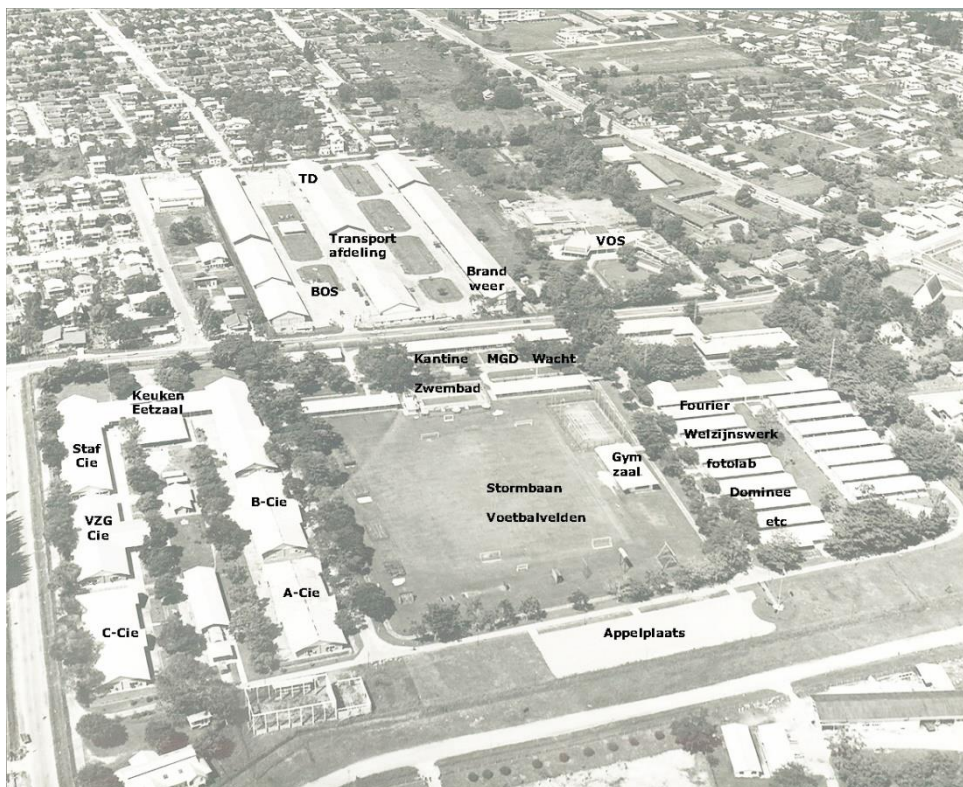


Het tankstation van de Transport Afdeling in Paramaribo, 1969 (bron: Herman Schot)

Vanaf de jaren zestig zorgde de oliemaatschappij Shell (ook) voor de levering van brandstof aan de Landmacht in Suriname. De benzine werd door hen gedeeltelijk in vaten afgeleverd. Deze levering van benzine en dieselolie in vaten, alsmede de levering van overige producten, werd gedaan vanuit een magazijn. De andere helft werd afgepompt op het Prins Bernhard Kampement in Paramaribo. Dieselolie werd door Shell gedeeltelijk in vaten en voor een deel in tankwagens afgeleverd. De levering aan de Troepenmacht in Suriname was vrijgesteld van enige invoerrechten. Verklaringen ter verkrijging van vrijdom van invoerrechten werden door het Hoofd van de Afdeling Intendance afgegeven.⁴⁷ Op deze manier werden Klasse III-goederen afgeleverd aan de troepen in Suriname.

⁴⁶ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 500, 'Brief Directeur Economische Zaken Paramaribo betreffende maandverbruik en reservevoorraad benzine militair vervoer' (1950).

⁴⁷ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 990, 'Maandverantwoording B.O.S.-producten' (1960). Volgens Van den Bogaard (intendant) waren er in 1965 langlopende contracten met zowel Esso als Shell. Het contract met Esso werd dus naar alle waarschijnlijkheid niet opgegeven bij het tekenen van het contract met Shell, zie: Essentie Interview Majoor B.D. T.W. Van den Bogaard, pagina 5.



Een bovenaanzicht van het Prins Bernard Kampement te Paramaribo (bron: Herman Schot)

De bevoorrading van uitrusting en kleding

De Intendance hield zich in Suriname natuurlijk ook bezig met de bevoorrading en het beheer van de andere klassen aan goederen. In Suriname had de Landmacht de beschikking over een speciale voorraad aan Klasse II-goederen (uitrusting en kleding). Er was een speciale P.S.U.-troepen (Persoonlijke Standaard Uitrusting) voor de militairen ingedeeld bij de Landmacht in Suriname. Het ontwerp hiervan werd opgemaakt door de 'Commissie PSU-weddenietenden' (C.-Intendance-School, nr. 930) op 16 december 1952, en goedgekeurd door de Chef van de Generale Staf. De P.S.U. voor militairen ingedeeld bij de Landmacht in Suriname week vooral af op het gebied van de persoonlijke kleding. De normaliter gedragen groene kleding werd vervangen door khaki uniformen. Deze werden vanuit Rijksweg verstrekt. Dat gold overigens niet voor alle uitrustingsstukken. Zo moesten militairen met een hogere rang dan die van sergeant-majoor, alsmede de tot het beroepspersoneel behorende militairen beneden de rang van adjudant-onderofficier, voor eigen rekening enkele artikelen aanschaffen en onderhouden. Het ging dan bijvoorbeeld om een pyjama. Het is een voorbeeld van één van de verschillende regelingen betreffende de P.S.U. in Suriname.

Een ander voorbeeld betrof de verstrekking van de P.S.U. Zo werd vanuit rijksweg de te verstrekken persoonlijke kleding bij de eerste uitgifte in de klasse N (nieuw) verstrekt. De persoonlijke uitrusting daarentegen werd in de regel in de klasse B (bruikbaar) verstrekt. Het AAT-personeel, slaggers en bakkers werd niet in het ontwerp betreffende de P.S.U. opgenomen, omdat zij geen speciale voorzieningen behoefden. Een andere unieke regeling betrof de bewassing. Er was sprake van een zogeheten was-regeling in Suriname. Daarbij bestond slechts tweemaal per week de mogelijkheid om de kleding te wassen, terwijl elke was vijf dagen in beslag nam. Daarom was het noodzakelijk om een groot aantal kledingstukken in Suriname in beheer te hebben, en dan vooral de velduniformen en de onderkleding. Deze was-

regeling week af van de gebruikelijke regeling in de andere gebieden van het Koninkrijk. In Indonesië en Nieuw-Guinea werd de kleding namelijk dagelijks gewassen.

Prijslijsten: de aankoop van producten in beheer bij de Intendance

De Intendance had een groot aantal van deze persoonlijke uitrustingsstukken (en andere producten) in eigen beheer. Dat blijkt ook uit de prijslijsten die door de dienst werden bijgehouden. Het Hoofd Dienst der Intendance bepaalde de prijzen van deze artikelen, na goedkeuring van de Sectie 4 (S4). Benodigde artikelen konden op deze manier bij de Intendance worden aangekocht. De prijslijsten hielden vaak enkele jaren stand. Zo gold er een prijslijst in de periode 1950-1953. Daarna verviel de prijslijst van de goederen ressorterende onder de afdeling Intendance, en werd een nieuwe lijst in gebruik genomen. Dit ging vaak gepaard met allerlei (nieuwe) regelingen. Zo werden vanaf 1953 de vermelde prijzen met 6% verhoogd bij levering aan Rijksdiensten en instellingen niet ressorterende onder het Ministerie van Oorlog en Marine. Deze opslag van 6% werd tevens berekend aan militairen bij de vaststelling van schadevergoeding wegens het verloren gaan van P.S.U.-artikelen. In hetzelfde jaar werd tevens de Regeling Uitrusting 1953 ingevoerd.⁴⁸

De keuring van het materieel: een speciale commissie en de Intendance

De keuring van dit Intendance-materieel werd overigens niet door de dienst zelf verricht. Daarvoor werd midden jarig vijftig, in opdracht van de Commandant Koninklijke Landmacht Suriname, een commissie ingesteld, waarin de 1^e Luitenant van het Regiment Technische Troepen, de 1^e Luitenant der Infanterie en de 1^e Luitenant voor Speciale Diensten plaatsnamen. Zij keurden het materieel, dat opgeslagen lag in het 'Magazijn Kleding en Uitrusting' van de Intendance. Bij afkeuring werden er diverse oplossingen aangedragen. Zo werd het materieel vaak gedumpt, of overgegeven aan de Civiele Strafgevangenis in Nieuw-Amsterdam. Daarnaast werden er artikelen overhandigd aan de Verplegingsofficier voor gebruik in de keuken, waar het materieel vooral diende als brandhout. Ook vernietiging en verkoop van artikelen kwam geregeld voor.⁴⁹

Uit een latere briefwisseling tussen de Commandant van de Troepenmacht in Suriname (COTRIS) en de S4 blijkt dat de keuring wel door de Intendance werd verricht bij de verstrekking van (gebruikte) kleding, en dit geheel verliep volgens een vaststaande regeling. Bij aankomst in Suriname kregen de militairen in 1958 meestal één nieuw uniform ter beschikking, die door de kleermaker in orde werd gemaakt, en twee gebruikte uniformen. De gebruikte uniformen werden door het Hoofd van de Sectie Intendance streng gecontroleerd en geselecteerd. De daadwerkelijke verstrekking van de gebruikte kleding vond plaats via de foerier, die per nieuw aangekomen detachement van circa 60 man, de beschikking kreeg over 300 stuks gebruikte khaki-uniformen. De uniformen werden gepast en gemeten, en vervolgens aan de militairen uitgereikt. De resterende uniformen werden bij het Intendance magazijn ingeleverd. Indien er geen passend gebruikt uniform voor een militair kon worden gevonden, werd er een geheel nieuw uniform verstrekt. Nieuwe kleding werd in het Intendance magazijn gepast en daarna pasklaar gemaakt in de kleermakerij. Klachten over uniformen moesten over het algemeen meteen kenbaar worden gemaakt. De uniformen die

⁴⁸ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 593, 'Beheer en vertrekking kleding en uitrusting: PSU-tropen' (1953). Zie voor benoeming Regeling Uitrusting 1953, inv.nr. 796, 'Inspecteur der Intendance over overname bruine schoenen door dienstplichtigen ingedeeld bij de Landmacht Suriname' (1957).

⁴⁹ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 694, 'Proces-verbalen opgesteld door speciale commissie keuring materieel' (1955).

niet voldeden konden, in overleg met het Hoofd Sectie Intendance, worden ingeleverd en vervangen.⁵⁰ Schade die militairen aan materieel toebrachten, moesten zij overigens zelf vergoeden.

Het Boekwerk P.S.U.: een wirwar aan regelingen betreffende de uitrusting van de TRIS

Voor een beter beeld van de P.S.U. van de Landmacht in Suriname dient te worden gekeken naar het 'Boekwerk PSU (VS 10-201/1)'. Uit één van de hoofdstukken, genaamd 'PSU voor het personeel behorende tot de Landmacht Suriname', komt naar voren welke uitrusting de troepen in Suriname ter beschikking hadden. Daarbij werd meestal onderscheid gemaakt tussen het Dagelijks Tenue (DT) en het Veld Tenue (VT). Daarnaast kregen de militairen ook tropenkleding ter beschikking, en vanaf 1 april 1957 werden er ook veldschoenen verstrekt. Bij deze veldschoenen werd ook speciale schoenen crème geleverd. In Suriname kon dit onderhoudsmiddel worden opgevraagd bij de 150 Intendance Basis Groep. Reparaties aan de uitrusting werden dan ook zoveel mogelijk in Suriname uitgevoerd.⁵¹

Uit de 'Algemene Bepalingen' van het boekwerk bleek dat al deze kleding werd verstrekt in Nederland. En daarbij ging het nog weleens mis. Er werd bijvoorbeeld aangegeven dat er twee DT-stropdassen bij het uniform van het personeel in Suriname moesten worden verstrekt, en dat men in het bezit moest worden gesteld van een khaki broek en riem. In de praktijk werden er echter veelal geen DT, maar VT-stropdassen aan de P.S.U. van de militairen in Suriname toegevoegd.⁵² Dit soort discrepanties kwamen vaker voor, en hadden naar alle waarschijnlijkheid te maken met de verschillende richtlijnen die de Landmacht hanteerde in deze tijd. Zo gold tegelijkertijd in deze periode de richtlijn 'Kleding voor reizen tussen de keerkringen gelegen en omgekeerd' uit hetzelfde Boekwerk, waarin helemaal geen stropdassen waren opgenomen.

Naar de verschillende richtlijnen in het Boekwerk PSU werd ook telkens verwezen door de Inspecteur der Intendance in de communicatie met de Commandant van de Troepenmacht in Suriname. Zo moest er, volgens de Inspecteur, bijvoorbeeld een voorraad kleding worden aangehouden voor het kleden van een naar Nederland terugkerend detachement. Ook moest het voorraadniveau van deze kleding op peil worden gehouden, door het na aankomst van een aanvullingsdetachement in Suriname, innemen van de P.S.U.-artikelen van het dienstplichtig personeel. Ten slotte moesten overtollige voorraden van de 'Kleding bestemd voor reizen tussen de keerkringen gelegen en omgekeerd' naar Nederland worden afgevoerd. Dit laatste werd door de COTRIS overigens ten strengste afgeraden, omdat stomen en desinfecteren van de P.S.U. in Suriname niet mogelijk was. Bij de TRIS werd de kleding dan ook veelal in het bezit van de man gelaten. De Inspecteur van de Intendance ging hiermee akkoord, ook al mocht volgens hem het overtollige materieel ook tot poetslappen worden verwerkt. Daarnaast werd een akkoord bereikt over het aanhouden van een reservevoorraad van 25 stuks, van onder andere 'battle dresses', baretten en pullovers.⁵³ Deze

⁵⁰ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 863, 'Regeling welke wordt gevolgd bij de verstrekking van de gebruikte khaki kleding aan dienstplichtige militairen' (1958-1959).

⁵¹ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 983, 'Verstrekking tropenkleding en veldschoenen aan personeel ingedeeld bij de Landmacht Suriname' (1957);

NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 926, 'Over de PSU-Suriname, van het Hoofd Sectie 4' (1959).

⁵² Ibidem, inv.nr. 926.

⁵³ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 925, 'Kleding bestemd voor reizen naar gebieden tussen de keerkringen gelegen en omgekeerd' (1959).

mogelijke verwerking van overtollig materieel tot poetslappen kwam overigens vaker voor in Suriname, en was dan ook geen nieuwigheidje voor de troepenmacht.

De Verzorgingsinstructie TRIS: een nieuw hoofdstuk in de voorschriften

Dat de taken van Landmacht in Suriname, en specifiek de Intendance, zo gereguleerd werden aan het eind van de jaren vijftig had niet alleen te maken met het Boekwerk P.S.U., dat voor de hele Landmacht gold. Vanaf 1957 werd de naam Troepenmacht in Suriname gebruikt, in plaats van Landmacht in Suriname. En het bleef niet alleen bij een naamswijziging. De materieelvoorzieningen werden voortaan op een andere manier geregeld. Met ingang van 1 februari 1957 werd het belangrijkste deel, de verzorging, gevoerd volgens een zogenoemde ‘Verzorgingsinstructie TRIS’. Deze werd in Suriname samengesteld en vond zijn oorsprong in de Voorschriften Materieelvoorzieningen 1326, die niet geheel konden worden toegepast in Suriname. Dat had overigens diverse oorzaken. Het kwam enerzijds door de afwijkende organisatie van de TRIS. Anderzijds werd er gezocht naar een verband met andere onderdelen in Nederland betreffende de materieelvoorzieningen, behoeftebepalingen en de verwerving. Vanwege de begroting van de TRIS, moesten alle werkzaamheden verbonden aan de materieelvoorziening in Suriname worden verricht.

Behoeftbepaling, verwerving en verzorging in Suriname: een vergelijking

Deze werkzaamheden konden, hoewel op kleinere schaal, worden vergeleken met verschillende functies en werkzaamheden in Nederland. Zo regelde de Chef van de Generale Staf de behoeftebepaling in Nederland. Bij de TRIS werd het verricht door de Sectie 4, in onderling overleg met de materieelsecties. De ontwerpbegroting werd vervolgens toegezonden aan de Chef van de Generale Staf. De verwerving in Nederland werd voornamelijk geregeld door de Dienst Materieel Landmacht (DML). Maar in Suriname lag deze taak ook bij de Sectie 4, of na machtiging, bij de materieelsecties. De verzorging werd ook grotendeels door deze materieelsecties opgenomen, volgens richtlijnen (de betreffende Verzorgingsinstructie) en in samenwerking met de Sectie 4. In Nederland nam opnieuw de Chef van de Generale Staf deze taak op zich. Onder de Sectie 4 werden alle werkzaamheden verstaan betreffende in- en uitvoer van alle goederen die door de TRIS werden ontvangen dan wel verzonden. Daarnaast was zij belast met de besteding en bewaking van de in de begroting toegestane gelden.

Grote twijfels bij de TRIS over de nieuwe voorschriften

Uit een memorandum van de TRIS blijkt dat men niet bekend was met hoe deze complexe logistieke thematiek in Nederland met elkaar was verbonden. Men was niet bekend met de voorschriften of richtlijnen op het gebied van de logistiek. Daarom werd bij het opstellen van de Verzorgingsinstructie ten eerste gestreefd om de drie componenten (behoeftebepaling, verwerving en verzorging) met elkaar te verbinden. Toen de Verzorgingsinstructie nog geen maand in werking was getreden, volgde echter al een controle van de CMA (Controleur der Militaire Administratie) vanuit Nederland. Er werden echter geen tekortkomingen gevonden op het gebied van de werkwijze volgens de nieuwe Verzorgingsinstructie. En ondanks dat de TRIS vroeg om advies over vereenvoudiging van de werkwijze en een betere controle hierop, kregen zij vanuit Nederland nul op het rekest. Een goed advies bleef uit.

Ondertussen nam de twijfel bij de TRIS op het gebied van materieelvoorziening toe. Hoewel de werkwijze op dit gebied leek te voldoen, zo werd althans gesteld vanuit

Nederland, duurde het wel enige tijd voordat de met de verzorging belastte functionarissen (veelal landskinderen) goed werk verrichtten. Over de inzet van deze landskinderen werd overigens lang getwijfeld, omdat deze de aan de administratie verbonden voorschriften 2-1336 naar alle waarschijnlijkheid niet konden begrijpen. Bij de TRIS had daarnaast niemand enige ervaring met deze voorschriften, zodat instructie ook niet mogelijk was.⁵⁴ Dit wakkerde de twijfel op dit gebied alleen maar aan. De TRIS nam dus een zeer zelfstandige positie in betreffende de materieelvoorziening. Maar door de weinige kennis van de voorschriften was het de vraag of de nadelen van het overgaan op het nieuwe beheersysteem zouden opwegen tegen de voordelen, die hieruit zouden voortvloeien.

De Verzorgingsinstructie uitgediept: wijzigingen volgen elkaar in rap tempo op

De Verzorgingsinstructie TRIS bestond uit verschillende punten, waarin stond vermeld hoe te handelen in bepaalde situaties. Zo werd onder punt 12 uitgelegd hoe men een voordracht tot vernietiging van materieel bij de S4 moest indienen.⁵⁵ Deze Verzorgingsinstructie was overigens voortdurend aan veranderingen onderhevig. In 1959 was de Verzorgingsinstructie alweer toe aan de zesde en zevende wijziging. Er werden twee punten aan de instructie toegevoegd, waaronder het vermelden van prijzen op SVR'n (naar alle waarschijnlijkheid een administratief formulier).⁵⁶ Dit was het zeventiende punt van de Verzorgingsinstructie TRIS. Puntsgewijs werd uitgelegd wat dit inhield. Zo dienden op de SVR'n de prijzen te staan, zoals die in de Surinaamse Courant werden vermeld. Deze prijzen dienden, voor zover het artikelen betrof welke voorkwamen op de van kracht zijnde prijslijsten van het Ministerie van Oorlog / Directoraat Materieel Landmacht (DML), gebaseerd te zijn op de in deze prijslijsten voorkomende prijzen. Deze prijzen werden tevens gevonden in de Nederlandse Courant. Voor de prijzen in de Surinaamse Courant moest worden gebruikgemaakt van een 'begrotingskoers'. Voor zover het artikelen betrof, die niet voorkwamen op de prijslijsten werden de prijzen als een 'interne aanvulling' op de betrokken prijslijsten bekend gemaakt. De Hoofden van de betreffende diensten deden hierover enkele voorstellen bij het Hoofd van de Sectie S-4.

⁵⁴ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 870, 'Memorandum Verzorgingsinstructie TRIS' (1958).

⁵⁵ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 1157, 'Voordracht tot vernietiging materieel' (1959).

⁵⁶ Waar de term SVR voor stond is niet bekend. Ook de geïnterviewden kenden deze term niet. Het was waarschijnlijk een administratief bescheiden, waarin de verantwoording van (winkel)artikelen de boventoon voerde.



Zicht op het zwembad en speelveld van het PBK (bron: Herman Schot)

Ook punt 18 werd nog datzelfde jaar toegevoegd aan de Verzorgingsinstructie, en had ook betrekking op de zogenoemde SVRn. Het ging ditmaal om richtlijnen voor het invullen en behandelen van SVRn, waarmee een teveel aan goederen werd opgevoerd. Ook hier werd weer stap voor stap uitgelegd welke handelingen te verrichten. Zo vulde de foerier op de gebruikelijke wijze de voorzijde in. De achterzijde van het SVR werd uitsluitend ingevuld met de ‘Verklaring van de commandant van de eenheid waarbij de goederen in verantwoording zijn’. Deze moest een handtekening zetten bij ‘Verschillen zijn in de verantwoording geboekt’. Vervolgens moest het SVR aan worden geboden bij de betrokken Officier Bevoorrading Materieel. Deze nam het te veel opgevoerde in zijn administratie op en ondertekende de voorzijde van het SVR, waaruit bleek dat de goederen in zijn administratie waren opgenomen. Vervolgens bood deze officier het SVR aan bij het Hoofd S4. Deze deed nacontrole en distribueerde verschillende exemplaren naar het archief van de S4, de betrokken Officier Bevoorrading Materieel en naar de betrokken compagnie, waarna de foerier een exemplaar aan de KA (korpsadministrateur) aanbood.⁵⁷ Het illustreert hoe de lijntjes liepen in Suriname, en hoe gereguleerd de verzorging was. Dit bleek bijvoorbeeld ook uit de uitgave van een Materieel Bulletin Intendance voor de TRIS.

Het Periodiek Logistiek Rapport: het specifiekere rapporteren van het aanwezige materieel

Dat 1957 een belangrijk jaar voor de TRIS was, bleek ook uit de inwerkingtreding van de herziene versie van het Periodiek Logistiek Rapport (P.L.R.). Er bestond ook de noodzaak om voor de Landmacht in Suriname te beschikken over de gegevens, die in dat logistiek rapport werden gevraagd. Het doel van het P.L.R. was te voorzien in de behoefte kennis te dragen van de materiële positie van de onderscheidende eenheden, een oordeel te kunnen uitspreken omtrent de materiële gevechtswaarde van de eenheden en het verkrijgen van nauwkeurige gegevens omtrent de distributie van het te rapporteren hier te lande aanwezige materieel. Het P.L.R. werd per klasse samengesteld. Betreffende de Klasse I werd de opleg van tactische voorraden, rantsoenen en noodrantsoenen gegeven. Onder Klasse II werd de behoefte dekking

⁵⁷ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 927, ‘Wijzigingen Verzorgingsinstructie TRIS’ (1959).

van de oorlogseenheden (organieke uitrusting), vredeseenheden en verzorgende eenheden gegeven. Verder werden onder Klasse III en V de opleg van de tactische voorraden gerapporteerd. Tenslotte werd in het P.L.R. de gebruiksgereedheid van al het materiaal genoemd. Nieuw was de uitbreiding van het aantal materieelrapportageboeken, ook betreffende de voorraden bij de verzorgingseenheden. Het tot 1 januari 1957 van kracht zijnde ‘verzamelboek’ werd vanaf heden rapportageboek genoemd. Ook werd de munitie vanaf nu in meer gedetailleerde vorm gerapporteerd dan voorheen. De omvang van de te rapporteren KL II en IV-goederen onderging slechts een geringe wijziging. Tevens werd aan de COTRIS geadviseerd om een halfjaarlijkse periodieke materieel rapportage aan de Chef van de Generale Staf te doen instellen. Voor de eerste maal werd dit rapport uitgezonden op 1 juli 1957.⁵⁸

De regeling van de voeding in vrede: de Vredesrantsoenschaal

De Klasse I-goederen (levensmiddelen) werden dus ook nauw gecontroleerd en bijgehouden in Suriname in deze periode. De TRIS had een eigen ‘Regeling van de voeding in vrede’ (1958), gebaseerd op de algemene regeling voor de eenheden van de Koninklijke Landmacht en de Koninklijke Luchtmacht. Daarin stond onder andere dat er per man en per dag een maximale hoeveelheid aan levensmiddelen ter beschikking kon worden gesteld. Onder normale omstandigheden werd de zogenoemde Vredesrantsoenschaal op het kampement verstrekt. Daarbij had de COTRIS een grote vinger in de pap. Hij besliste over de verdeling van de ter beschikking gestelde levensmiddelen. Er werd door de Landmacht ook rekening gehouden met dieetvoeding. Dat werd overigens enkel verstrekt op basis van een medisch advies.

Maar waar bestond deze Vredesrantsoenschaal nou eigenlijk uit? Een belangrijke component was het groente rantsoen, waarvan een groot gedeelte uit Surinaamse groenten bestond. Daarbij kon per man per dag 400 gram aan antrouwa, boulancher, komkommer, kool, paksoy, postelein, soepgroente, sopropo, spinazie, tayerblad, tomaten en uien worden geleverd. Van de kouseband, snijbonen en sperziebonen was dit een goede 300 gram, terwijl van de diepvriesgroente, sla en zuurkool 250 gram per man per dag kon worden verstrekt. Het rantsoen voor blikgroenten bedroeg 250 gram.

Maar de Vredesrantsoenschaal van de TRIS bestond uiteraard niet enkel uit groenten. Allerlei producten waren aanwezig of werden verstrekt. Zo werd een goed ontbijt geleverd, bestaande uit brood (400 gram per man per dag) en verschillende vleeswaren, kaas en zoet broodbeleg (40 gram). Ook margarine en spijsolie konden worden verstrekt. Voor het avondeten was er, naast de groenten, de keuze uit aardappelen (700 gram), rijst (250 gram), peulvruchten of macaroni. En ook een heerlijk stukje vlees of vis (veelal rond de 100-150 gram) maakte onderdeel uit van het rantsoen. Het ging om vlees met been, pekervlees (zoutvlees), worst, verse vis, zoute vis (batjauw/bakkeljauw) en gedroogde garnalen. Daarbij moest wel rekening worden gehouden met het slachtvee in Suriname, dat van een slechtere kwaliteit was dan in Nederland. Het vee was veel magerder, zodat ook het percentage been hoger lag dan in Nederland. Ook de nodige andere producten, zoals kippeneieren, koffie, melk, thee, zout en suiker maakten onderdeel uit van het rantsoen. Een ander belangrijk

⁵⁸ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 1097, ‘Correspondentie betreffende het Periodiek Logistiek Rapport’ (1957).

Munitie werd opgeslagen in de munitiemagazijnen Zorg & Hoop en het munitiemagazijn Onverwacht in de vroege jaren vijftig. De munitie was vooral een TD-aangelegenheid. Zie hiervoor bijv.: NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 475 (1949).

bestandsdeel van het rantsoen was azijn. Bijna dagelijks werd bij de rijsttafel komkommer of groente in zuur verstrekt. Daarom werd ook 10 liters azijn per 100 man per 10 dagen verstrekt.

Deze voedingsmiddelen werden voortdurend gecontroleerd. Er werden verschillende rapporten opgesteld over de kwaliteit en kwantiteit van het voedsel. Veelal werd dit gedaan door één van de vele koks op de detachementen of door de Officier van Voeding.⁵⁹ Zo was er met de hygiëne nog wel het nodige mis, bleek uit een rapport uit 1960. Brood en kouseband werd veelvuldig aangetast door de ratten, vaak binnen een dag na aankomst van deze goederen. Ook waren er veel vliegen in de tropen aanwezig. De verse levensmiddelen werden dan ook geregeld aangetast door ongedierte. Er was op dit moment geen bergruimte om deze levensmiddelen op te slaan. De levensmiddelen in blik daarentegen werden goed opgeslagen, en bleven dan ook goed houdbaar.⁶⁰ Het toezicht op de bereiding en de verstrekking van maaltijden lag dus bij de Officier van Voeding, maar ook de 'Officier van de Week' en de Officier van Kazernepijket speelden hierin een rol.⁶¹

De organisatie van de TRIS in de jaren zestig: de Sectie 4, Transport Afdeling en Intendance

Op dit moment zag de organisatie van de TRIS er heel anders uit dan vlak na de Tweede Wereldoorlog. De COTRIS beschikte over een coördinerende staf, bestaande uit de Hoofden van de Secties S1 tot en met S4. Daarnaast was er ook een nieuw Hoofd Bureau Begrotingsaangelegenheden en Aanschaffingen (BBA). Ondertussen hadden de verschillende onderdelen van de troepenmacht, zoals de Militaire Administratie, de Technische Dienst en de Intendance, een eigen Hoofd.⁶² De onderdelen waren niet meer samengevoegd. De Technische Dienst vormde geen gezamenlijk dienst meer met de Transport Afdeling, zoals in 1948 het geval was, en de Militaire Administratie en Intendance waren ook geen samengestelde dienst meer. Het is niet exact duidelijk, wanneer deze veranderingen in Suriname werden doorgevoerd.

Het omvangrijke takenpakket van de Sectie 4 en de totstandkoming van het Bureau Begrotingsaangelegenheden en Aanschaffingen

De Sectie S4 hield zich bezig met het materieel, zoals ook eerder het geval was. De aankoop van het materieel ging daarbij op twee wijzen. Eén deel werd gehaald uit de Koninklijke Landmacht depots in Nederland en naar Suriname verscheept. Het andere deel werd plaatselijk aangekocht. Het Hoofd S4 had daarnaast de taak om alle aanvragen van goederen zonder verrekening te controleren en te coördineren. Hij behandelde alle vervoersaangelegenheden van materieel, zowel binnen Suriname als die van en naar het buitenland. Daarom was in de Sectie ook een 'bureau inklaringen' opgenomen. Een dergelijk Militair Inklaringen Bureau bestond ook al in de jaren veertig. In de eerste vijftien jaar na de oorlog was er op dit gebied organisatorisch weinig veranderd. Overigens waren dit niet de enige taken van het Hoofd S4, die een heel omvangrijk takenpakket had. Zo hield het Hoofd

⁵⁹ Over de CADI werd niets gevonden in de archieven. Volgens de heer Van den Bogaard (intendant) werd dit ook geregeld door de Officier van Voeding, zie: 'Essentie Interview Majoor B.D. T.W. Van den Bogaard (22 januari 2001), pagina 5.

⁶⁰ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 987, 'Rapport betreffende kwaliteit voeding' (1960).

⁶¹ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 1191, 'Bereiding van voedingsmiddelen: toezicht op de bereiding en verstrekking van maaltijden' (1960).

⁶² H.J. Beekers, 'De huidige Troepenmacht in Suriname', *De Militaire Spectator* 129:10 (1960), 386-401, alhier 387.

S4 zich ook bezig met de stafcontrole en inspecties op het onderhoud van alle voer- en vaartuigen, al het materieel opgeslagen in de magazijnen van de afdelingen, en het materieel in gebruik in de werkplaatsen en op de detachementen. De Sectie S4 regelde daarnaast de openbare verkopen en afvoer van overtollig en onbruikbaar materieel.

Omdat dit takenpakket zo breed was, kwam het deel van de vervoersaangelegenheden van het personeel, zowel binnen Suriname als van en naar het buitenland, op de schouders van het Hoofd S1 te liggen. Om de S4 verder te ontlasten, werd daarnaast het eerdergenoemde Bureau BBA opgericht. Het Hoofd BBA nam enkele van de taken van de S4 over, voornamelijk betreffende begrotingsaangelegenheden en aanschaffingen. Zo hield hij zich vooral bezig met de begroting van de TRIS, die ongeveer 10 tot 11 miljoen gulden bedroeg, waarvan ongeveer 70% aan personeelskosten en 30% aan materieelkosten. Het Hoofd BBA adviseerde de COTRIS over de aanschaffing en de tactische en technische eisen van het materieel. Hij hield er toezicht op dat verstrekkingen uit depots in Nederland ook inderdaad werden aangevraagd, hij behandelde de offertes en controleerde de aflevering in de magazijnen van de TRIS. Vervolgens zag hij erop toe dat de goederen in de verantwoording van de TRIS werden opgenomen. Vanaf dat moment werd de S4 weer de belangrijkste speler. De stafverantwoording voor het beheer, de verzorging en het onderhoud van het materieel lag bij het Hoofd S4.⁶³ Het proces daaraan voorafgaand werd dus uit handen gegeven.



Met de boot naar Nickerie (bron: Herman Schot)

⁶³ Beekers, 'De huidige Troepenmacht in Suriname', 389.

De Afdeling Transport en Intendance in 1960

De TRIS had op dit moment dus zeven afdelingen. In 1960 was er een Afdeling Transport (ook vaak Transport Dienst genoemd, AAT komt weinig voor). De Afdeling Transport was uniek in zijn indeling. De rest van de afdelingen hadden een gelijksoortige indeling. Zij hadden één of meer magazijnen, waarin het materieel behorende tot hun dienst lag opgeslagen. Het verworven materieel kwam in het magazijn op een innamebewijs en werd geboekt op voorraadkaarten. Het materieel verliet het magazijn weer door middel van een uitgiftebewijs en werd dan afgeboekt van de voorraadkaarten. Verstrekkingen op bruikleenbewijzen werden nooit vanuit de magazijnen gedaan. Daarnaast hadden de afdelingen allemaal een eigen werkplaats. De personeelssterkte varieerde flink. Sommige afdelingen hadden meer dan 100 man ter beschikking, terwijl andere afdelingen het met een tiental moesten doen.⁶⁴



De botenbasis (bron: Herman Schot)

Het vaartuigenpeloton: boten en korjalen

De Afdeling Transport had de voer- en vaartuigen in gebruik, die niet waren opgeslagen in een magazijn of voor reparatie in aanmerking kwamen. Die waren immers in beheer bij de Technische Dienst. Zoals gesteld was de Afdeling Transport anders dan alle anderen. Er was een peloton vaartuigen en een peloton voertuigen. Het vaartuigenpeloton was ondergebracht in een botenbasis, aan de Surinamerivier. Het materieel bestond onder andere uit twee stalen boten, die ieder 40 man kon vervoeren. De aflossingen van de bezettingen van de detachementen Albina en Nickerie vonden op deze manier plaats.⁶⁵ Ook werden met deze

⁶⁴ Beekers, 'De huidige Troepenmacht in Suriname', 390.

⁶⁵ Herman Schot (AAT'er bij de TRIS in 1969) beaamde dat de kampementen te Albina en Nickerie met de boot werden bereikt: 'Nickerie gaat via het plaatsje Uitkijk en dan twee dagen van varen met de boot. Het was alleen

boten vaarpatrouilles gehouden, maar niet te ver landinwaarts. Daarvoor lagen de boten gewoonweg te diep in het water. Ook werden ze niet gebruikt voor het vervoer van het personeel over zee. Alleen voor de dumping van goederen kwamen deze boten buiten de rivieren. Daarnaast was er ook nog een grote houten boot aanwezig. Het was de commando-inspectieboot van de COTRIS.

De meest unieke boten van de TRIS waren echter de korjalen. In 1960 beschikte de Transport Afdeling over een kleine vloot van zes korjalen. Dit waren een soort houten kano's, gemaakt door de boslandcreolen. De TRIS had korjalen van 12 tot 14 meter tot zijn beschikking. Deze konden een lading van 1600 tot 2200 kg aan gewicht met zich meedragen. Deze werden gebruikt om toch ver het binnenland in te kunnen, waar het water zeer ondiep was, en de boten dus niet konden komen. Stroomversnellingen en kleine watervallen waren hier van alle dag. Degene die de buitenboordmotor bestuurde moest dan ook over een grote vaardigheid beschikken. In het vaartuigenpeloton waren dan ook organiek een aantal burger motoristen opgenomen, die jarenlange ervaring hadden. De motoristen werden bijgestaan door de 'koelaman'. Deze stond voorop de korjaal en hielp met een stok de boot te besturen. De koelamannen werden voor elke patrouille opnieuw ingehuurd. Dit waren over het algemeen boslandcreolen, die de rivieren door en door kenden.



De Transport Afdeling in Paramaribo, te zien zijn DAF 3-tonners (bron: Herman Schot)

Het voertuigenpeloton: jeeps, vrachtwagens en bussen

In het peloton voertuigen had de Transport Afdeling een aantal jeeps ter beschikking, die uit Nederlandse magazijnen werd gehaald. Daarnaast waren er een aantal 3-tons en 1-tons vrachtauto's van het merk International, die voor het slecht begaanbare terrein ideaal waren. Ten slotte beschikte het peloton over twee grote bussen, ook van het merk International. Deze werden vooral gebruikt voor personenvervoer. Het autopark was gestandaardiseerd op Volkswagen. Alle voertuigen waren derhalve 'gepooled', waardoor een efficiënte inzet werd verkregen. Dit kwam voort uit een drastische beperking van het voertuigenpark, die in 1958 was aangekondigd. Militairen mochten de voertuigen alleen nog voor zuivere

met de boot te bereiken. Albina gaat met de wagen, maar je moet wel met twee ponten om de rivieren over te steken (...).

dienstaangelegenheden gebruiken. Nog maar een enkeling mocht het militaire voertuig bij zijn woning parkeren.⁶⁶ Naast Paramaribo, waar de Transport Afdeling zijn peloton in beheer had, waren er ook enkele voertuigen gedetacheerd op Albina, Nickerie en Bosbivak Zanderij.⁶⁷ Naar de eerste twee detachementen werden de voertuigen per S.M.S. over het water vervoerd. Deze detachementen waren immers niet geheel met het rollend materieel te bereiken. De chauffeurs van deze voertuigen waren voor een groot deel landskinderen, beroepskorporaals, die al verscheidene jaren hadden gediend.⁶⁸

Intendance-aangelegenheden: de nadruk op levensmiddelen en uitrusting

Uiteraard speelde de Intendance ook nu weer een grote rol in het logistieke proces. Op dit moment werd er gesproken van een Afdeling Intendance. De leiding van de dienst lag bij de commandant van de afdeling. Zijn taken lagen vooral in de magazijndienst. Klasse 1-goederen werden grotendeels door plaatselijke leveranciers geïmporteerd en via deze aangekocht. Nog altijd werden de P.S.U.-artikelen grotendeels uit de depots in Nederland gehaald, maar een deel van de khaki-uniformen werd ook in Suriname gemaakt, in de eigen kleermakerij. Er was een grote voorraad aan stof aanwezig, dus men hoefde geen stof te kopen. Van de khaki kleding werd ook een proefmodel ontworpen in de kleermakerij. Vervolgens kreeg de Surinaamse confectie-industrie dan de orders om deze op grote schaal aan te maken.⁶⁹ Daarnaast beschikte de afdeling ook over een schoenmakerij. De zeilmakerij werd daarentegen ondergebracht bij de Technische Dienst, waar de Kapitein van de TD de scepter zwaaide. Ook de munitie-aangelegenheden waren (nog altijd) vooral een TD-taak. De Munitie-Officier stond de kapitein bij. Het munitiemagazijn was ook bij deze afdeling in beheer. Klasse V was dus vooral een TD-aangelegenheid in Suriname.⁷⁰

De Persoonlijke Standaard Uitrusting van de TRIS

Vanaf de jaren zeventig werd ook vaak gesproken van een alomvattende Dienst Logistiek (of Logistieke Dienst) in plaats van de Intendance, ook al kwam deze laatste term ook nog altijd voor. Aan de leiding stond een Hoofd Logistieke Dienst, een term die niet eerder werd gebezigd bij de TRIS.⁷¹ Deze hield zich bezig met de Intendance aangelegenheden, vaak in samenwerking met andere componenten van de Landmacht. Zo stelde de Uniformcommissie van de Koninklijke Landmacht in deze periode het pakket aan tropenkleding van de TRIS samen. Daarbij werd onderscheid gemaakt tussen de gevechtskleding (in de voorschriften Veldtenu tropen genoemd), (tropen-)uitgaanskleding en gelegenheidskleding. De gevechtskleding werd verstrekt conform de Landmacht in Nederland. De militairen kregen een paar korte, legergroene broeken, jungleboots en een gevecht pet/tropenhoed. De

⁶⁶ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 1129, 'Betreffende drastische beperking voertuigenpark en gebruik voertuigen TRIS' (1958).

⁶⁷ *Dit werd ook door de heer Schot (AAT) beaamd: 'Er waren vaste voertuigen in Albina. Met de foeragewagen ging je naar Albina. Daar stond dan een 3-tonner en jeep. Die moest je dan weer technisch in orde maken en daarna kon ermee gereden worden. Je was als 3-tonner chauffeur dan gelijk de MTOO. Voor Nickerie gold precies hetzelfde.'* Zie voor het interview de bijlagen bij dit onderzoek.

⁶⁸ Beekers, 'De huidige Troepenmacht in Suriname', 392-393.

⁶⁹ Zie: Essentie Interview met Majoor B.D. T.W. Van den Bogaard van 22 januari 2001, pagina 4.

⁷⁰ Beekers, 'De huidige Troepenmacht in Suriname', 391.

⁷¹ *Het ging hierbij waarschijnlijk om L.E.A. Oberg, die in de laatste jaren de intendant van de COTRIS was,* zie: NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 1361.

Deze Oberg werd ook door de heer Holsboer (Hoofd Sectie 1) aangewezen als de 'logistiekeling' in de jaren zeventig, zie daarvoor het interview in de bijlagen.

uitgaanskleding daarentegen bestond uit drie broeken DT lichtgewicht, drie zandkleurige overhemden, twee zandkleurige veldmutsen, een zandkleurige stropdas en vier paar kniekousen en sokken in dezelfde kleur. De lage bruine schoenen maakten het uitgaanstenuet af. Een gedeelte van deze uitgaanskleding werd op dit moment in Suriname gemaakt, ook ter dekking van de behoefte elders.

Verder was er dus ook nog de gelegheidskleding, of ook wel GT-tropen genoemd, die werd vervaardigd bij particuliere kleermakers. De huidige modellen sloten op dit moment niet aan bij de kleding gedragen in Nederland. Daarom stelde de Uniformcommissie voor om zoveel mogelijk aansluiting bij de Nederlandse modellen te zoeken. Het ging om de verstrekking van een tenue, dat qua ontwerp grotendeels overeenkwam met het GT Nederland. Het bestond uit een wit overhemd, zwarte stropdas/vlinderdas, zwarte sokken, witte pet en zwarte lage schoenen. Ook was er een avondtenue tropen, dat overeenkwam met het nieuwe AT Nederland, inclusief wit jasje.



Meerdere uniformen van de TRIS, 1969 (bron: Herman Schot)

Het pakket aan tropenkleding werd (tot in detail) ontworpen door de Uniformcommissie om verschillende redenen. Bij de uitzending van de hulpverleningsdetachementen naar Tunesië en Soedan kwam naar voren dat de bestaande tropenkleding herziening behoeftte. Er waren verschillende bepalingen en regelingen met betrekking tot de tropenkleding op dit moment. Deze werden gedeeltelijk gewijzigd, met de (opheffing van de) TRIS in het achterhoofd. De basisbepalingen betreffende tropenkleding lagen vast in de Landmacht- en Luchtmacht Orders (LaO) nr. 264 van 13 oktober 1950. Deze LaO was dus sterk verouderd. Naar aanleiding van het gestelde in deze LaO werden nadere bepalingen opgenomen in de 'Beschikking Uitrusting Militairen' (BUM) en in het boekwerk 'PSU KL-Suriname' (VS 10-201/3). Om de voorschriften te wijzigen was een heruitgave van LaO 264 nodig. Na goedkeuring van deze heruitgave konden de BUM en de verschillende voorschriften betreffende tenues worden aangepast. Daarnaast kon er een nieuw Boekwerk PSU Tropen worden samengesteld, ter

vervanging van het in deze tijd gehanteerde Boekwerk PSU KL-Suriname.⁷² Zo ontstond er een nieuwe LaO ten aanzien van de tropenkleding in de jaren zeventig.

Rantsoenen voor op patrouille

De Intendance hield zich natuurlijk ook bezig met de samenstelling van rantsoenen in deze periode. Op dit moment wordt er ook weleens gesproken van de Verzorging, groep Intendance. In de jaren zeventig werd er onderscheid gemaakt tussen de verschillende rantsoenen ten behoeve van oefeningen en patrouilles. Deze voeding werd verstrekt in overleg met de beheerder van de Koninklijke Landmacht. De rantsoenen waren te verkrijgen voor gebruik te velde, en droegen ieder een andere naam. Zo was er het 'Patrouille rantsoen A'. Het werd verstrekt in bulk, en niet als pakket in een standaardverpakking. Dit rantsoen bevatte gelijksoortige levensmiddelen als die in de keukens werden gebruikt. Er was echter één verschil: de verse componenten waren vervangen door geconserveerde, in blik gedroogde etenswaren. Daarnaast was het brood vervangen door beschuit. De warme maaltijd bestond uit zogenoemde 'instant' maaltijden. Verder waren er sigaretten en versnaperingen toegevoegd. Dit rantsoen moest door de militairen te velde worden bereid, waardoor men ook over enig kookmaterieel op patrouille moest beschikken.⁷³

Verder konden de militairen beschikken over een 'Groepspatrouille rantsoen B5 en C5'. Deze rantsoenen werden verpakt in een 'sealed' plastic verpakking. De inhoud betrof een rantsoen voor één dag voor vijf personen. Het moest groepsgewijs te velde worden bereid met gebruikmaking van de tot de organieke uitrusting behorende middelen van het personeel. En ook hieraan waren weer sigaretten en versnaperingen toegevoegd, een van de kenmerken van de rantsoenen in deze tijd. Het verschil tussen variant B5 en variant C5 zat hem in de warme maaltijd. Het rantsoen B5 bevatte instant maaltijden, gericht op de Nederlandse militairen. Het rantsoen C5 daarentegen beschikte over een warme maaltijd in de vorm van rijst en losse geconserveerde toebehoren. Dit rantsoen was specifiek gericht op de militairen van Surinaamse afkomst. En dat was nodig ook, want in de jaren zeventig, met de naderende onafhankelijkheid in het achterhoofd, werden er steeds meer Surinamers onderdeel van de TRIS. Het gewicht van één zo'n groepspatrouille rantsoen bedroeg ongeveer 5 kilogram. Daarbij kon ook spijsolie worden verstrekt, dat in veldflessen door de gebruikers kon worden meegevoerd. Een derde rantsoen was het 'Individueel patrouille rantsoen B1 en C1'. Het betrof eenzelfde dagrantsoen, maar dan voor één persoon, en werd ook verpakt in sealed plastic. Het gewicht betrof zo'n 1 kilogram.

De aanwezigheid van sigaretten in de rantsoenen was indertijd gewoongoed. Voor deelnemers aan meerdaagse oefeningen en patrouilles werden per dag tien sigaretten per man verstrekt. Deze sigaretten werden los verstrekt, en zaten dus niet in een verpakking. Het verpakken en sealen van de rantsoenpakketten geschiedde overigens geheel door de TRIS. De belangrijkste rol in dit proces was weggelegd voor de Intendance. De componenten van de rantsoenen werden vaak plaatselijk aangeschaft en bestonden uit Surinaamse en buitenlandse artikelen. Daarnaast werd er gebruikgemaakt van artikelen die al behoorden tot de in Nederland gangbare gevoerde rantsoenen, zoals gevitamineerde zuurtjes, limonade poeder, vruchten tabletten, koffie whitener, instant koffie en beschuit. Deze artikelen kwamen uit

⁷² NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 1391, 'Stukken betreffende tropenkleding' (1975).

⁷³ *Dit was de patrouille gewend. In de jaren zestig gebeurde dit ook altijd. 'Men at daarbij uit oude KNIL-pannetjes. Dit waren die kleine aluminium pannetjes die in elkaar zaten', zie het boek: G.D. Beker, 1 jaar TRIS Troepenmacht in Suriname (2005).*

Nederland en werden via de Dienst Kwartiermeester Generaal, MVA 7, verkregen. Indien deze artikelen niet voorradig waren, werd getracht via de plaatselijke handel een gelijksoortig artikel te verkrijgen, hetgeen tot in de jaren zeventig alleen voor biscuit mogelijk was. Een bepaalde vaste samenstelling van de patrouillerantsoenen was dan ook niet mogelijk, omdat men afhankelijk was van hetgeen voorradig en plaatselijk verkrijgbaar was.

Tenslotte was er ook een 'Rantsoen D'. Dit rantsoen was uitsluitend bestemd voor ingehuurd inlands personeel, zoals dragers, wanneer deze niet in de eigen voeding konden voorzien. Het rantsoen bevatte voornamelijk rijst en gedroogde vis of garnalen. Uit de praktijk bleek dat, zeker voor het Nederlandse militaire personeel, vooral de B5 en C5 rantsoenen over ruim voldoende hoeveelheden beschikten. Voor de bereiding te velde was wel enige vaardigheid vereist. Men moest bijvoorbeeld zelf een vuurtje kunnen maken.⁷⁴

Deze rantsoenen, en andere voedingsmiddelen, lagen opgeslagen in de Voedingsmagazijnen. Aan de hand van het Prinses Margriet Kampement te Albina, waar ook een dergelijk Voedingsmagazijn aanwezig was, wordt goed zichtbaar hoe het beheer van deze magazijnen was geregeld. Het Voedingsmagazijn in Albina werd gescheiden van de opslag van kantine-goederen, door middel van harmonicagaas. Het beheer van dit Voedingsmagazijn lag over het algemeen in handen van de Vaste Kampstaf. Dit was dus ook het geval op de andere kampementen. Dagelijks werd omstreeks 9.00 uur door de dienstdoende kok, in overleg met de Chef van de Kampstaf (CvK), gefoerageerd uit het magazijn. Na bijwerking van de voorraadkaarten werd het magazijn vervolgens afgesloten, waarna de sleutel bij de wacht werd ingeleverd. In 1971 werd een proef gedaan, door deze sleutel af te staan aan de koks van het eerste peloton. Daaruit bleek dat dit minder goed werkte. Er werd gefoerageerd, en men schreef ook op wat er uit het cahier was meegenomen, maar men werkte de voorraadkaarten niet bij. Het FIFO-systeem, dat destijds al gemeengoed



Herman Schot (AAT)

was bij het beheer van voedingsmiddelen, werd door de koks ook niet goed toegepast. Bij een dergelijk systeem gingen de eerste artikelen, die in het magazijn terechtkwamen, er ook weer als eerste uit (First In, First Out). Het is een systeem dat wordt gebruikt voor producten die onderhevig zijn aan bederf. Een ander heikel punt betrof de vers aangekomen groenten uit

⁷⁴ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 1361, 'Stukken betreffende patrouille rantsoenen' (1971, 1974-1975).

Paramaribo per foeragewagen. Deze vers aangekomen producten werden in de afvalton gedeponeerd en daarvoor in de plaats werden blikgroenten uit het magazijn gepakt.⁷⁵ Er was dus nogal het nodige mis op het gebied van het beheer van voedingsmiddelen, ondanks dat het zo nauwkeurig was uitgestippeld bij de TRIS.

Bij de voeding en bevoorrading van de verschillende kampementen kwamen AAT en Intendance tezamen. De chauffeurs van de AAT deden aan foerageritten. Ze gingen de verschillende kampementen af, om deze te voeden. Deze verse producten gingen normaliter niet eerst naar het Voedingsmagazijn, maar direct naar de koks. Bij een dergelijke foeragerit naar Albina stond de chauffeur om half zes in de ochtend bij de keuken (in Paramaribo), om dingen in te laden. Dan was het nog niet te warm, en dat was beter voor het voedsel. Vervolgens volgde een lange rit, waarbij men ook geregeld een uitstapje maakte naar Moengo. Dat lag halverwege Albina, en hier werd vaak zuivel ingeslagen. Aangekomen in Albina, of een ander detachement, ging het voedsel vervolgens meestal rechtstreeks naar de keuken.⁷⁶

De overdracht van materieel aan de Surinaamse krijgsmacht

Waar de TRIS na de Tweede Wereldoorlog voortdurend aan veranderingen onderhevig was, bleef het daarna relatief rustig op organisatorisch gebied. Tot en met eind 1974 bleef dit ook het geval. De TRIS omvatte al die tijd drie parate tirailleurcompagnieën. Daarnaast was er een vierde compagnie in Nederland mobilisabel. Daarnaast ging de TRIS, zoals ook eerder bleek, erg onafhankelijk te werk en was in een hoge mate zelfverzorgend. Dit had onder meer te maken met de grote afstand tot Nederland. Het gevolg was dat er binnen de TRIS-organisatie veel specialismen en organen zaten, die je normaliter bij een eenheid van vergelijkbare grootte niet aantrof. Zo had de TRIS bijvoorbeeld het relatief grote aantal van 300 burgerpersoneelsleden.⁷⁷ Daarnaast had de Militair Geneeskundige Dienst de beschikking over een eigen hospitaal. En zoals gesteld werd er door de TRIS zelfstandig uitrustingsstukken aangeschaft, zoals auto's en bussen. De staf hield zich ook bezig met het intercontinentaal zee- en luchttransport en met vele soorten contracten op personeel en materieelgebied.

De TRIS-75: het takenpakket

In 1975, het onafhankelijkheidsjaar, onderging de TRIS toch nog een laatste mutatie. Er kwam een overgangsorganisatie, met de naam 'TRIS-75'. Sommige van de eenheden moesten in de loop van 1975 geleidelijk aan Surinaams worden. De organisatie moest dus opgaan in de Surinaamse Krijgsmacht (SKM). Het takenpakket van deze overgangsorganisatie lag vooral bij de operationele taak, de opleidingstaak en de overdrachts- en afwikkelingstaak. Met de operationele taak was de TRIS het meest bekend. Het was de gebruikelijke taak van de troepenmacht: de interne en externe beveiliging van Suriname. In deze periode richtte men

⁷⁵ NL-HaNA, Troepenmacht Suriname, 2.13.63, inv.nr. 1362, 'Klachten over voeding: normale toestand voedingsmagazijn Albina' (1971).

⁷⁶ Zie het interview met Herman Schot (AAT) in de bijlagen.

⁷⁷ M. G. Woerlee en Ir. F. Roodenburg, 'De taakvervulling van de Troepenmacht in Suriname in de laatste periode voor de onafhankelijkheid', *De Militaire Spectator* 145:11 (1976), 479-496, alhier 480.

Ook: 'Flitsen in het leven bij de TRIS, de troepenmacht in Suriname', *De Legerkoerier* 2 (1965), 11. Zie tenslotte ook nog het interview met Jan Holsboer (Hoofd S1). Hij benadrukte deze grote burgerafdeling: 'Het waren vooral schoonmakers en lui die in de keukens werkten. Het ging om een paar honderd burgers die voor de TRIS werkten, zoals ook typisten en ondersteunend personeel.'

zich vooral op de interne veiligheid, vanwege de kans op ongeregelde heden bij de onafhankelijkheid.⁷⁸ De opleidingstaak richtte zich op de voortgezette opleiding van de Nederlandse pelotons en de basis- en voortgezette opleiding van Surinaamse dienstplichtigen, en de Surinaamse militaire politie. Bij de Nederlanders ging het om de gebruikelijke oerwoud opleiding, terwijl de Surinaamse dienstplichtigen vanaf de basis moesten worden opgeleid. Daarbij moest ook worden voorzien in specialistenopleidingen. Daarom werden er bijvoorbeeld in de laatste jaren voor de onafhankelijkheid de nodige Surinaamse hofmeesters (Intendance) en chauffeurs (AAT) opgeleid. Tenslotte richtte de overdrachtstaak zich op de afwikkeling van alle bestaande verplichtingen, voortkomend uit contracten met bedrijven uit de burgersector. Daarbij kon worden gedacht aan gas, water en allerlei andere leveranciers. Maar ook verplichtingen met betrekking tot de Verenigings Officiers Sociëteit (V.O.S.), waar overigens ook een aantal hofmeesters van de Intendance actief was, moesten worden afgehandeld. De V.O.S. was een soort recreatieplaats voor de officieren.⁷⁹

De specifieke overdracht van TRIS-materieel per bevoorradingsklasse

Er werd afgesproken dat bij de onafhankelijkheid een deel van het materieel werd overgedragen aan de SKM en achterbleef in Suriname. Het diende voor de overdracht in goede staat te worden gebracht, en waar nodig te worden aangevuld. Dan ging het onder meer over de organieke uitrusting, de voorraden en de infrastructuur. Verder werden er ook kantinegoederen en gelden afgestaan aan de SKM, zodat er een goede doorstart van de kantines kon plaatsvinden na het vertrek van de TRIS. Bij de overdracht van het materieel en de voorraden moest ook de algehele administratie, die hieraan verbonden was, worden overgedragen. Dit was op zichzelf al een hels karwei.⁸⁰ De dienstwagens, zoals die van de COTRIS en de plaatsvervangend COTRIS, werden ook ter beschikking gesteld van de SKM na de overdracht. En ook alle onroerende eigendommen van de TRIS werden na de opheffing overgegeven, zonder uitzondering. De V.O.S. en de sporthal vielen buiten deze overeenkomst, want deze waren geen eigendom van de TRIS.

Er waren ook een aantal voorraadartikelen die niet werden overgedragen. Dan ging het bijvoorbeeld om de levensmiddelen voor direct gebruik, de P.S.U. voor de lichten 1976, de kazerne-onderhoudsmiddelen en de normale schietvoorraad. Deze behoorden niet tot de organieke uitrusting. Daarnaast was er een aantal roerende goederen die niet werden overgedragen. Dan ging het bijvoorbeeld om een zeer beperkt gedeelte van de serviesgoederen, die voorzien waren van KL-emblemen. Maar dat waren slechts uitzonderingen.

De overdracht van de goederen werd in de betreffende correspondentie over het onderwerp per bevoorradingsklasse aangegeven. Op deze manier wordt het ook duidelijker vanuit een logistiek perspectief. Betreffende Klasse I-artikelen werd de oorlogsreserve levensmiddelen geheel overgedragen, zonder verrekening. De vredes-bedrijfsvoorraad werd alleen aangevuld naar de behoefte van de TRIS. Eventuele restanten hiervan werden, zonder verrekening, overgedragen. Voor Klasse II/IV gold dat uitrustingsstukken, waaronder

⁷⁸ Dit wordt onder andere benoemd door Jan Holsboer: 'Bij mogelijke relletjes tijdens de onafhankelijkheid, moest de TRIS voorbereid zijn om deze neer te slaan.' Zie het interview in de bijlagen.

⁷⁹ Woerlee, Roodenburg, 'De taakvervulling van de Troepenmacht in Suriname', 484.

Deze VOS wordt ook benoemd in het vraaggesprek met Holsboer: 'Het was een groot complex, waar alleen officieren lid van waren. De gegoede Surinamer kon ook lid worden. Daar werden de borrels en feesten gehouden, en er was een zwembad en verschillende tennisbanen.'

⁸⁰ Woerlee, Roodenburg, 'De taakvervulling van de Troepenmacht in Suriname', 484.

voertuigen, genie-materieel en gereedschappen in de autorisatiestaat werden overgedragen. Een uitzondering hierop waren de wapens, die onder MDAP-voorwaarden⁸¹ door Nederland werden verkregen en die formeel niet konden worden overgedragen. Suriname moest zich na de onafhankelijkheid wenden tot het *U.S. Department of Defense*, om deze uitrustingsstukken te verkrijgen. De normale jaarvoorraad reservedelen werd wel, ook weer zonder verrekening, overgedragen aan de SKM. De P.S.U.-restanten en de ingeleverde P.S.U. van gerepatrieerden werd wel overgedragen aan de SKM. Betreffende Klasse III, ook wel de B.O.S.-producten, gold dat op de datum van onafhankelijkheid de voertuigen volgetankt dienden te zijn en de B.O.S.-pomp geheel gevuld. Tenslotte gold voor Klasse V dat de organieke munitie uitrusting (OMU) werd overgedragen, gebaseerd op de SKM-behoefte van 12 maanden, zonder verrekening.⁸²

Politieke strubbelingen en vertraging van overdrachtsplannen

Overigens waren er geregeld verschillen in inzicht tussen de Nederlandse en Surinaamse regering, over hoe de overdracht te voltooien, en dat had ook zo zijn uitwerking op de TRIS. De gemaakte plannen van de TRIS werden vaak belemmerd en moesten ook meerdere keren worden bijgesteld. Zo werd er in 1974 een zogenoemd basisplan opgesteld, dat de te verrichten hoofd- en deeltaken van de verschillende secties, afdelingen en bureaus aangaf. Deze onderdelen moesten zelf de plannen voor de overdracht en de afwikkeling daarvan maken, maar dat was te ongebonden en weinig gecoördineerd. Een onderdeel betrof bijvoorbeeld het logistiek plan. Daaronder vielen weer het overdrachtsplan, het voorraadplan, het materieelonderhoudsplan, het weg/rivier/zee-transportplan en het afwickelen van de administratie van het beheer.⁸³ De werkzaamheden van de verschillende afdelingen stonden echter niet los van elkaar. Daarom was een plan met onderlinge samenhang nodig, en keerde men weer terug naar de tekentafel.

Het speciale repatriëringsbureau

Naast de materieeloverdracht was de repatriëring van het vrijwillige dienende en dienstplichtige personeel een grote uitdaging. Administratief en logistiek gezien stelde het immens hoge eisen aan de diverse betrokken afdelingen in Nederland en aan de staf van de TRIS. Het terugvoeren van militairen, vaak inclusief gezin en inboedel, was een hele klus. Deze repatriëring stond onder supervisie van het Hoofd Personeelsdienst (S1). Deze ging dus in 1975 nog altijd over het personeelstransport (naar Nederland). Dit was in 1960 ook al het geval, zodat het Hoofd S4 werd ontlast. Dat was dus niet veranderd in de tussentijd. Wel een nieuwigheidje betrof de oprichting van een repatriëringsbureau, dat nauw samenwerkte met de betrokken militaire bureaus in Nederland. Er werd gekozen voor een geleidelijke terugkeer naar Nederland, zodat de functies konden worden ingenomen door het SKM-personeel. Daarin werd gestreefd gezin en inboedel tegelijkertijd in Nederland aan te laten komen. De inboedel werd dan ook enkele weken voor vertrek verscheept. Men vloog terug met

⁸¹ MDAP staat voor 'Mutual Defense Aid Program'. Het werd na de Tweede Wereldoorlog in het leven geroepen door de Amerikanen om de Europese krijgsmachten weer op te bouwen. Het ging vooral om materiële en financiële steun. De wapens van de TRIS waren dan ook afkomstig van de Amerikanen.

⁸² NL-HaNA, Def / Generale Staf 1945-1972, 2.13.196, inv.nr. 960, 'Stukken betreffende de overdracht van materieel van de TRIS aan de SKM' (1975).

⁸³ Woerlee, Roodenburg, 'De taakvervulling van de Troepenmacht in Suriname', 487-488.

particuliere vliegtuigen, meestal ging het om de KLM, wat indertijd vrij nieuw was.⁸⁴ Tot aan de vroege jaren zeventig ging men nog met K.N.S.M.-schepen terug naar Nederland, met bijvoorbeeld de schepen de Ms. 'Oranjestad' of Ms. 'Willemstad'.⁸⁵ De repatriëring was uiteindelijk een succes.

Een groot transportprobleem in de laatste fase van het bestaan van de TRIS

Tegelijkertijd moest de TRIS militaire bijstand verlenen, mochten er relletjes of andersoortige conflicten ontstaan ten tijde van de onafhankelijkheid. Daarom moest het ter beschikking staande materieel kritisch worden gezien. De TRIS bleek niet voldoende uitgerust, en het materieel moest dan ook worden aangevuld. Dit nieuwe materieel werd dus tegelijkertijd voor een deel uit Nederland aangevoerd en gedeeltelijk in Suriname vervaardigd. Uit Nederland kwam er bijvoorbeeld versperringsmaterieel. En in Suriname werd op een aantal voertuigen steengaasbeschermingen geplaatst. Voor het verlenen van de militaire bijstand was ook een speciale training noodzakelijk.⁸⁶

In deze laatste bestaansfase van de TRIS-75 bestond er ook een transportprobleem. Er was een groeiende behoefte aan transport. Dit kwam onder andere door het grote aantal Surinamers in opleiding voor de specialistische functies en de bijzondere taken die de overdracht met zich meebracht. Dat was een probleem, omdat het voertuigenpark van de TRIS op het moment van de overdracht in een behoorlijke staat en in hoge mate inzetbaar (minimaal 80%) moest zijn. Bij intensief gebruik van de voertuigen, liep men het risico op mechanische ongemakken of ongelukken. En dat de chauffeurs van de militaire voertuigen vaker met ongelukken te maken hadden, was in Suriname inmiddels een gegeven. Vooral bij regenachtig weer gleden de voertuigen gemakkelijk van de weg.⁸⁷ Juist daarom was het beter geen gebruik te maken van het rollend materieel. Om toch in de groeiende transportbehoefte te voorzien, werd een transportplan ingesteld, dat voorzag in het op grote schaal inhuren van burgertransportmiddelen.⁸⁸

De inventarisatie van de magazijnen voorafgaand aan de overdracht: het ontstaan van het Logistiek Operatiecentrum

Het idee was dus een groot deel van de magazijnvoorraden over te dragen aan de SKM. Alvorens dat kon gebeuren, moesten de voorraden echter eerst worden geïnventariseerd. Dit ging dus niet over één nacht ijs. Als richtlijn gold dat de uitrustingsstukken werden overgedragen met een reservedelenpakket. Dit reservepakket moest goed zijn voor de herstelwerkzaamheden van een jaar. Dat was vaker het geval bij de overdracht van reservevoorraden. Daardoor kwam het soms voor dat er voorraden moesten worden aangevuld, omdat er een te kleine reservevoorraad was. Dat was een belangrijke taak. Op dit

⁸⁴ Woerlee, Roodenburg, 'De taakvervulling van de Troepenmacht in Suriname', 493.

Holsboer (S1) gaf aan dat hij met een 'gewoon KLM-toestel reisde'.

⁸⁵ Lex Tissing (infanterie) gaf in aan dat hij in 1960 met de Willemstad naar Suriname afreisde, maar ook met dit schip naar Nederland terugkeerde: 'De reis duurde ongeveer 17 dagen. Eerst vertrokken we richting Lissabon. Daarna Madeira, Guadeloupe, Trinidad, Barbados en ten slotte Paramaribo', vertelde hij over de heenweg. Zie het interview in de bijlagen.

⁸⁶ Woerlee, Roodenburg, 'De taakvervulling van de Troepenmacht in Suriname', 494.

Deze training komt ook kort aan bod in het interview met Holsboer, zie de bijlagen.

⁸⁷ Dit wordt benoemd door Herman Schot in het afgenomen interview, hij stelt: 'Bij regen was het buiten de stad op wegen met lateriet een riskante onderneming, dan kon je slippen en dreef je van de weg af. (...) Er zijn dan ook veel ongelukken gebeurd.' Zelf maakt hij ook een schokkend ongeluk mee, zie daarvoor de bijlagen.

⁸⁸ Woerlee, Roodenburg, 'De taakvervulling van de Troepenmacht in Suriname', 495.

moment stonden er op de voorraadkaarten circa 10.000 artikelen, waarvan alleen al 8000 behorend tot de Technische Dienst. Men probeerde al deze voorraadartikelen te tellen, en als dit toch niet mogelijk was, dan over te gaan op het nemen van steekproeven. Ten slotte werd de gehele administratie gekopieerd. De administratie, inclusief alle bijgewerkte voorraadkaarten, werden overgedragen aan de SKM.

Evenals bij de Personeelsdienst werd bij de Materieeldienst (S4) een afzonderlijke staf samengesteld. Deze staf voerde, rechtstreeks onder de S4, de logistieke plannen uit. Bij de S1 was dat het eerdergenoemde Repatriëringsbureau. In het geval van de S4 werd er een zogenoemd Logistiek Operatiecentrum bemand door enkele officieren en onderofficieren, die werden ontheven van minder urgente staf- en troepenfuncties. Tezamen met het logistiek gespecialiseerde personeel werd zo het hoofd geboden aan de grote overdrachtsopdracht. Op deze manier konden de normale werkzaamheden bij de Sectie 4 ook doorgang vinden.⁸⁹ Uiteindelijk werd een bescheiden militaire missie belast met de nazorg van deze overdracht. Hierbij ging het vooral om het geven van advies op het gebied van administratie en bevoorrading.⁹⁰ Zo waren de Nederlandse logistieke troepen alom vertegenwoordigd in Suriname. Binnen de TRIS waren zij, gedurende de 30 jaar na de Tweede Wereldoorlog, van onschatbare waarde. Zonder de tomeloze inzet van deze mannen van de Intendance en AAT was heel veel niet mogelijk geweest in Suriname.



Zware regenval, 1970 (bron: Herman Schot)

⁸⁹ Woerlee, Roodenburg, 'De taakvervulling van de Troepenmacht in Suriname', 495.

⁹⁰ Woerlee, Roodenburg, 'De taakvervulling van de Troepenmacht in Suriname', 496;

Zie ook het interview met Holsboer over de rol van Oberg (de intendant) bij deze achtergebleven militaire missie na de onafhankelijkheid. Ook een hofmeester (intendance) bleef nog voor langere tijd in Suriname.

Bijlagen

Namen van (mogelijk) AAT en Intendance-personeel bij de TRIS:

Naam:	Regiment:	Jaar:
Don, Adriaan	RAAT	1954
Aertssen, A.J.	RAAT	1955
Banel, J. Ph.	RAAT	1955
Braam, K.E.	RAAT	1955
De Bruyn, G.	RAAT	1955
Buitenman, S.	RAAT	1955
Hendriks, C.J.	RAAT	1955
Van Rijn, T.G.	RAAT	1955
Verwey, Th. A.	RAAT	1955
Zadelhoff, H.	RAAT	1955
Verstrepen, Henri	RAAT	1957
Lether, Johannes	RAAT	1960
Delvoije, Karel Ch.	RAAT	1960
Kraaijeveld jr., Jac.	RAAT	1960
Schot, Herman	RAAT	1969
Dohmen, A.R.	RAAT	1973
Haakmat, Th. Hf.	RAAT	1973
Heidanus, C.H.M.	RAAT	1973
Bavel, F.H.B.	RAAT	1973
Oenema, T.	RAAT	1973
Dokter, M.	RAAT	1973
Groenenberg, J.P.	RAAT	1973
Silvester, W.	RAAT	1973
Rijhiner, C.D.	RAAT	1973
V.D. Dries, M.	RAAT	1973
Koemar, S.H.	RAAT	1973
Wongsodimedjo, H.S.	RAAT	1973
Ilahibaks, M.F.	RAAT	1973
Gopalrai, R.	RAAT	1973
Waidoe, S.	RAAT	1973
Ngatimoen, P.	RAAT	1973
Hemradj, S.P.H.	RAAT	1973
Brabänder, W.H.	RIT	1953
Van Beers, J.W.	RIT	1955
Benders, J.F.	RIT	1955
Clydesdale, H.A.	RIT	1955
Consen, R.O.	RIT	1955
Gebuys, C.	RIT	1955
Groenen, Antonius C.	RIT	1955
Hermelijn, I.M.	RIT	1955
Hight, W.S.	RIT	1955
Huisman, W.	RIT	1955
Jansen, W.F.	RIT	1955

De Jong, F.F.	RIT	1955
Kiefmeijer, A.	RIT	1955
Oliveira, A.V.	RIT	1955
Pommerol, H.D.B.	RIT	1955
Thiemann, T.C.	RIT	1955
Tjon A Loi, E.F.	RIT	1955
Wielkens, E.	RIT	1955
Winkler, A.G.	RIT	1955
De Wit, L.	RIT	1955
Zuiderwijk, J.	RIT	1955
Chin A. Loi, W.V.	RIT(?)	1955
Ph. B. Brook	RIT(?)	1956
Ottens, K.	RIT	1957
Voogd, W.A.	RIT	1957
Scheltens, J. Ph.	RIT(?)	1959
Chermin, W.J.	RIT	1959
Kiefmeyer, A.	RIT	1960
Inkenhaag, J.	RIT	1960
Sour, H.J.	RIT	1960
Strikker, PAJ.	RIT	1960
Van Buuren, A.	RIT	1960
Bredewold, J.	RIT	1960
Van der Laan, P.C.	RIT(?)	1960
Heezen, Ger	RIT	1964
Van den Bogaard, T.W.	RIT	1965
Cazander W.A.	RIT	1973
Horsman, P.E.	RIT	1973
V.D. Weele, J.G.	RIT	1973
Nijmijer, H.G.	RIT	1973
Hazelboer, T.	RIT	1973
Bloemberg, H.T.	RIT	1973
Bakker, H.	RIT	1973
Pijpers, A.A.B.	RIT	1973
Leemkuil, H.	RIT	1973
Gosseling, K.	RIT	1973
Marques, J.R.	RIT	1973
Vermey, G.J.	RIT	1973
V.D. Wijngaart, W.	RIT	1973
Willemsen, G.E.	RIT	1973
Paulus, G.J.P.	RIT	1973
Bradwolff, M.N.	RIT	1973
Kiban, L.C.T.	RIT	1973
Asmanon, P.	RIT	1973
Soebedar, R.	RIT	1973
Edink, H.	RIT	1973
Hanenberg, VL.	RIT	1973
De Jong, C. Ch.	RIT	1973
Smit, A.J.	RIT	1973

Hoek, J.	RIT	1973
Van Deenen, T.	RIT	1973
V.D. Berg, H.A.	RIT	1973
Link, H.L.	RIT	1973
Seelt, C.A.M.	RIT	1973
Monteban, A.	RIT	1973
Adely, H.F.R.	RIT	1973
Hoogvliets, L.E.	RIT	1973
Sarman, R.E.	RIT	1973
Kartowikromo S.G.	RIT	1973
Sheombarsingh, R.	RIT	1973
Atmo, E.T.	RIT	1973
Gayadien, S.	RIT	1973
Groenewold, F.	RIT	1973
Hazeleger, T.	RIT	1973
V. Eck, E.	RIT	1973
Bosters, F.L.	RIT	1973
Kromowirjo, J.S.	RIT	1973
Mulder, G.F.J.	RIT	1973
Brocatus, W.M.C.	RIT	1973
De Wit, H.	RIT	1973
Jaikoemar, S.	RIT	1973
Jagroep, G.P.I.	RIT	1973
Amattaeran, J.P.	RIT	1973
Kasananom, T.	RIT	1973
Nieuwburg, A.I.C	RIT	1973
Willems, J.R.	RIT	1973
Duin, M.	RIT	1973
Janssen, L.H.	RIT	1973
Brown, E.S.	RIT	1973
Spikkert, C.G.	RIT	1973
Carrilho, W.H.	RIT	1973
Grit, L.	RIT	1973
Poffers, A.J.	RIT	1973
Flemming, J.A.	RIT	1973
Druiventak, F.R.	RIT	1973
Kromowidjojo, W.	RIT	1973
Doelsaman, T.	RIT	1973
Sewdin, K.	RIT	1973
Macknack, R.A.	RIT	1973
Kartowirjo, R.W.	RIT	1973
Bansidhar, S.H.	RIT	1973
Soerowitono, G.D.	RIT	1973
Oberg, L.E.A.	RIT	1974
Rellum, Theo	RIT	?

Interviews met oud-TRIS'ers: Herman Schot (AAT/chauffeur 3-tonner), Jan Holsboer (INT/Sectie 1) en Lex Tissing (infanterist):

Interview met Herman Schot

Door: Yorn Gieling, stagiair Bureau Geschiedschrijving Regiment Bevoorravings- en Transporttroepen

Persoonlijke achtergrond/vragen

- Wanneer bent u beroepsmatig in Suriname terechtgekomen in relatie tot de TRIS?

Ik heb eerst in Nederland, en vervolgens in Duitsland gezeten als dienstplichtig militair. Begin 1969 ben ik toen in Suriname aangekomen.

- Heeft u zich vrijwillig aangemeld of werd u door de landmachtorganisatie geplaatst in Suriname?

Het punt is: je wordt gevraagd of je uitgezonden wil worden. Dat is vrijwillig voor de duur van minimaal één jaar. Ongeacht hoelang je al in dienst zat. Normaal was het 18 maanden dienen, maar ik heb uiteindelijk totaal bijna 24 maanden gediend.

- Waarom koos u ervoor om in Suriname te dienen?

Ik wilde een stukje van de wereld zien. En het was een gratis reisje. Andere culturen ontdekken en beleven. Het was een hele uitdaging.

- Was uw eigen functie op dat moment? En wat waren uw taken zoal, waar bestonden uw werkzaamheden uit?

Chauffeur-monteur. Ik zat eerst bij de 41^{ste} Pantserbrigade staf-en staf Compagnie in Duitsland bij de parate troepen. Daarna volgde een opleiding in Den Bosch, waarbij ook onderzocht werd, of je geschikt was voor de tropen en kreeg je veel inentingen.

Suriname was het Regiment Oranje Gelderland. Daarbij was rood de kleur van de kraagspiegels en baretemblemen. Rood is de kleur van de infanterie. Je werd dus onder de infanterie geplaatst, TRIS is de afkorting van TRoepenmacht In Suriname.

Het was eigenlijk een AAT-functie. Je reed verschillende ritten, zoals bevoorrading, foerage, of wat dan ook. Elke dag anders. Maar in de stad reed je ook weleens naar de wasserij of je haalde iets op in de stad. Buiten de stad gingen de ritten vooral naar Albina, Uitkijk, Zanderij, Brownsweg, Afobaka of Paramaribo. Het was dus een heel flexibele uitdagende baan.

- Was het gebruikelijk dat je naast chauffeur ook monteur was van je eigen wagen? [Daarom vroeg ik ook naar de TD in de mail]

Je moest zelf ook je voertuig kunnen repareren/onderhouden, als het een te grote klus werd dan ging hij naar de TD. Als je op de OP-Savanne panne kreeg, dan moest je de 3-tonner wel aan de praat kunnen krijgen.

Paramaribo daar had je het PBK (kampement) en aan de andere kant van de weg zat de Transport afdeling (AAT) en de Technische Dienst (TD). De Transport afdeling, die het grootste gedeelte in bezit nam. Daar stonden 5 groepen met wagens. En ook een kraanwagen. Je had er daarnaast jeeps, 3 tonners, 1 tonners, VW busjes, VW kevers en Chevrolets voor de sectie 1 t/m 4. Deze werden door de vijf verschillende groepen bediend.

Daarnaast was er een aparte afdeling voor foerier, intendanten op het kampement zelf.

- Waren er ook bussen aanwezig, en waarvoor werden die gebruikt?

Er waren 2 bussen. Die bussen werden vooral voor debarkering gebruikt. Een schip half vracht en passagiers kwam aan bij de KNSM-steiger in Paramaribo, dat kon de Oranje Nassau of de Prins der Nederlanden zijn van de KNSM. Er gingen per keer twee pelotons die worden afgelost door de nieuwe lichting. Met de bussen en 3 tonners werd dan de bagage opgehaald. De bussen vervoerden de pelotons naar vliegveld Zanderij, waar ze de rest naar het kampement per voet moesten afleggen. Maar de bussen waren meestal actief in de stad. Zo werden ook de schepen beladen die weer vertrokken met de oude pelotons.

- En hoe ging dat rijden met een 3-tonner op het Surinaamse wegdek?

Bij regen was het buiten de stad op wegen met lateriet (bauxietstof) een riskante onderneming, dan kan je slippen en drijf je van de weg af, dat kon gebeuren. Na Lelydorp is het een zandweg en na Zanderij werd het bauxietstof. Bij rijden met regen waren de wegen net groene zeepbanen. Bij remmen was de mogelijkheid van slippen niet ongegrond. Er zijn dan ook veel ongelukken gebeurd.

Zelf heb ik ook een ongeluk meegemaakt bij droog weer. Een melkwagen die opeens op de rem trapte en naar rechts uitweek om linksaf te slaan naar Copieweg. Terwijl ik net getoeterd had met inhalen. Ik kon kiezen tussen een hele dikke boom rechts, of links was meer licht. En toen heb ik de melkwagen op de hoek gepakt. Die werd de trems in geslingerd en had de modder op de achterlichten zitten!.

- U kwam in Suriname aan op het Prins Bernhard Kampement in Paramaribo. Hoe zag meestal het verloop van uw dag eruit?

Als je daar aankomt, kreeg je eerst een opleiding voor het Surinaams- en Internationaal rijbewijs. In Suriname rijd je namelijk links. Daarna kreeg je een 3 tonner toegewezen en kon je ritten gaan rijden. Dan kreeg je bijvoorbeeld een rit naar Zanderij. Ik vroeg of het niet beter was eerst de wagen nog te testen. Toen kwam ik erachter dat de hoge- en lage gearing het niet deed. Nou, ik had wel vast kunnen staan op de OP-Savanne. Dat was dus niet handig, zei ik. Ze gaven aan dat ik gelijk had, en dus moest het probleem eerst verholpen worden.

- Zat u alleen of met anderen in de 3-tonner?

Meestal alleen, en als je troepen vervoerde dan zaten ze achterin. Dan reed je een rit. Je deed je ding. Je was erg zelfstandig.

- Had u als AAT 'er een vaste standplaats of rouleerde u van kampement, ging u ook op detachering?

Je bleef 6 weken in Paramaribo. Dan had je de kans dat je op detachering werd geplaatst. Dan kwam je bijvoorbeeld in Zanderij te zitten. Daar was je dan voor 6 weken. Vervolgens ging je weer terug naar Paramaribo. Dan moest je een volgende keer weer op detachering naar Albina, Brownsweg of Nickerie.

Nickerie gaat via het plaatje Uitkijk en dan twee dagen varen met de boot. Het is alleen per boot te bereiken. Albina gaat met de wagen voor o.a. foerage rit, maar moet je wel met twee ponten om de rivieren over te steken om er te komen.

- Werden de voertuigen overgebracht per boot naar de detachementen, zoals Albina?

Nee. Er waren vaste voertuigen in Albina. Met de foerage wagen ging je mee naar Albina. Daar stond dan een 3-tonner en een Jeep. Die moest je dan weer technisch in orde maken en daarna kon ermee gereden worden, je was als 3-tonner chauffeur dan gelijk de MTOO. Voor Nickerie gold precies hetzelfde.

- U had het over foerage ritten. Dit ging enkel om het voeden van de troepen, of ook het vervoer van brandstof, munitie, uitrusting e.d.?

Van alles en nog wat. Dat kon eten zijn, maar ook spullen. Of manschappen. Stel: er was detachering in Albina. Dan brachten 3-tonners het peloton daarnaartoe.

- Werden de voedingsmiddelen ingevoerd vanuit Nederland of plaatselijk aangekocht?

Plaatselijk ingekocht, want sommige dingen konden bederven. Als je bijvoorbeeld een foerage rit had naar Albina, dan stond je om half zes al bij de keuken om dingen in te laden. Dan was het nog niet te warm, en dat was beter voor het voedsel. We moesten zorgen dat het goed aankwam. Halverwege Albina (Moengo) was er een zuivelboerderij waar zuivel ingeslagen werd.

- Werd het dan naar magazijnen getransporteerd?

Nee. Meestal rechtstreeks naar de keuken. Het voedsel ging meteen naar de kok. Dat moesten we dan op een lijst aftekenen, wat we hadden afgegeven. Vervolgens bleef je daar dan eten en een middagslaapje doen. En middags dan weer terug naar Paramaribo en dan was je pas om ca.21.30 uur in de avond weer terug. Dan moest je de twee rivieren met de pont over, dat was wel even afzien.

Bij uitrusting of munitie ging het wel rechtstreeks naar een magazijn. Dan waren ook weleens manschappen mee, die verantwoordelijk waren voor de munitie. Die droegen het dan over.

- In hoeverre werd gebruikgemaakt van derden? Dus bijv. chauffeurs uit Suriname?

Het was hoofdzakelijk TRIS-personeel voor zover ik weet. Soms had je ook ritten, met een VW kever, dat werd sectie-rijden genoemd. Daarvoor hadden ze ook nog Chevrolets. Als dan de heren gereden moesten worden, dan had je piketdienst voor Sectie 1 t/m 4.

Daarnaast moesten we soms ook wachtlopen. Dan had je een 24-uurs dienst bij het Gouverneurspaleis meestal. Dat gold dus niet alleen voor de infanteristen.

- Waar werd personeel van AAT ingezet (welke functies en locaties, waren ze aanwezig op elke locatie)?

Deze werden overal ingezet. Het ging vooral om chauffeurs. Het was hoofdzakelijk alleen de aan- en afvoer. Je reed dan voornamelijk spullen. Dan had je dus nog het S-1 t/m S-4 rijden met de VW/Chevrolet, en allerlei hand en spandiensten. Zo heb ik ook een keertje moeten rijden toen een Frans fregat op visite kwam. Dan haalde je de heren op en reed je ze door Paramaribo. Dan liet je ze de stad zien.

- Er was sprake van goederen en personeelsvervoer per trein. Ging het om een Surinaamse trein, of beschikte de AAT toen al over treinwagons?

Nee. Op Onverwacht was de treinverbinding naar Zanderij of naar Brownsweg. Dan brachten we met een wagen de militairen naar Onverwacht. Het ging om een Surinaamse stoomloc.

- Werden andere goederen/munitie/uitrusting ingevoerd vanuit Nederland, of plaatselijk aangekocht/gemaakt?

Ik neem aan dat munitie werd bevoorraad vanuit Nederland. En ja, de drie tonners die in Suriname reden die reden in Nederland niet meer hoor. Het was heel verouderd. Ik denk dat mijn eerste wagen uit 1952 kwam.

Qua munitie was er de uzi, bren, pistool en een tlv. En je droeg daarnaast een tropentenuue en een houwer/kapmes.

- Hoe was in uw periode afvalverwerking/dumping geregeld?

Daar deden wij niet veel mee. Dit werd denk ik opgehaald door een derde partij en werd door de kampstaf geregeld.

- Hoe was volgens u de post geregeld?

Op detacheringen kwam het met het vliegtuig. Dan deden we een ritje naar het vliegveld, pikten we daar de post op en dan ging dat uiteindelijk naar de administratie. De post werd dus wel opgehaald door de AAT.

- Hoe was de geneeskundige verzorging geregeld in uw dienstperiode?

Bij elk peloton had je een hospik. Die ging ook mee op detachering. En in de stad had je ook een paar hospikken en artsen.

- En hoe zat dat op de weg?

Bij het ongeluk, in de buurt van Onverwacht, heb ik zelf de sergeant uit de wagen gehaald. Hij had een gecompliceerde beenbreuk op twee plaatsen. De accukast was losgeschoten. Die zat onder zijn stoel. Ik heb eerste hulp verleend. Je had summier spullen bij je, een EHBO-doesje. Ik heb zijn been toen gespalkt en op een paar helmen gestabiliseerd. Dan lag z'n been ietsje hoger. En ook z'n bloeding afgebonden. Ondertussen had degene achter in de wagen een paar klappen in z'n gezicht gegeven voordat hij flauwviel en gezegd dat hij moest zorgen dat de MGD, Marechaussee en een kraanwagen kwam. Die is toen gekomen, het ging om een MGD jeep, die hebben hem gelijk vervoerd naar Paramaribo.

Over dit soort rijervaringen in Suriname:

Dat gebeurde heel veel. Je had 'wilde busjes', zo noemden ze dat. Dat waren busjes, die vervoerden maximaal 6 tot 8 personen. Die kon je aanhouden en dan voor een habbekrats meerijden. Als iemand z'n hand opstak, remde hij af en pikte je op, hoe dan ook. Op elk moment kon hij dus afremmen, en dat deed hij ook gewoon.

Daar heb ik ook meegemaakt bij een foerage rit naar Zanderij. Ik had 8 man achterin en een sergeant op de bijrijder stoel. Toen gebeurde dat. Ik kon het busje nog net ontwijken, heb toen op de rem getrapt en heb hem uitgeoeterd. Het scheelde toen maar heel weinig. Er gebeurden echt de vreselijkste ongelukken, maar je leerde er mee omgaan.

- Was er een CADI (mobiele kantinedienst) aanwezig?

Ja. Meestal haalde je wat in de kantine op Paramaribo. Die zorgde ook voor de bevoorrading op de detacheringen. Van de CADI kreeg je ook spullen mee, zoals frisdrank, dat bracht je per 3-tonner naar het kampement.

Waar we gek op waren was Parbo. Dat was een fles met 1 liter bier. Het verdampte waar je bij stond. ☺

- Waar werden B.O.S.-producten [brandstof] opgeslagen? Was er een tankstation op de detachementen?

Brandstof vond je bij de Transport afdeling. Daar stond een BOS-stationnetje. Daar moest je, wanneer je 's avonds terugkwam, je wagen aftanken voor de volgende dag. Alle twee de tanks vol. Dan moest je formulieren tekenen, waarin stond hoeveel je had gebruikt. Op de ritstaten stond alles vermeld.

De voertuigen werden ook gekoeld met water in de radiator. Maar er was geen airco of iets dergelijks.

- Al deze voertuigen werden 'gepoold'. Weet u wat dit inhield?

Nee. Je had een vaste auto met kenteken. Die was jouw verantwoordelijkheid. Je deelde deze niet.

Daarnaast waren er ook aanhangers, bv met watertank. Dat was niet gekoeld. Het ging om een 1-tonner, waar hoofdzakelijk water voor het bivak in zat. Met de 3-tonner voerde je het hoofdzakelijk mee naar de OP-Savanne of schietbaan.

- Ik kom geregeld in de archiefstukken een zogenaamd M.T. of Motortransport Bureau Transport Peloton tegen. Was er nog altijd sprake van een M.T. Bureau in uw dienstperiode, en wat waren de taken van dit bureau?

In Paramaribo had je de Transport Afdeling. Daar had je de kaptein, de sergeant-majoor. En daaronder had je verschillende korporaals of sergeanten die verschillende groepen voertuigen in beheer hadden. En dan had je dus een kantoor waar alle aanvragen van ritten binnenkwamen. Die werden vervolgens onder de chauffeurs verdeeld. En dan reden ze allemaal verschillende ritten. Je had bijvoorbeeld de VW bussen of jeeps. Die reden vooral in Paramaribo kleine ritjes. Dat was allemaal klein werk.

- Over plattegrond/website:
Dan had je bijvoorbeeld nog de V.O.S. Dat was de Verenigde Officiers Sociëteit. Daar brachten de officieren de vrije tijd door. In het PBK zat in het midden een exercitieveld en een stormbaan. Rondom zaten de slaapzalen. Aan de andere kant zat de foerier etc.
- Reed u ook weleens ritten voor de foerier?

Hoofdzakelijk werden de ritjes voor de foerier met kleine busjes en voertuigen gedaan. Als de foerier een 3-tonner nodig had, dan was dat vaak voor een rit naar de wasserij. De wasserij was niet van de TRIS zelf. Dat was een bedrijf aldaar. Daar werd de kleding behandeld.

- Waren de korjalen van de TRIS zelf, of werden deze ingehuurd?

We deden ook aan korjalen vervoer. Met de DAF werden de korjalen vervoerd. Deze waren van de Transport afdeling zelf. Er was een botenbasis bij Paramaribo aan de zuidelijke kant. Daar lagen de korjalen en de 2 boten van de TRIS als haven.

- Wanneer ging u terug naar Nederland, en hoe ging u terug?

Dat was april 1970. Ook met de boot van de K.N.S.M. De reis duurde 16 dagen. [Zie ook het verslag op de website van Diensttijd 1968-1970]

- Ik zie ook dat u het grensconflict met Guyana heeft meegemaakt...

Ja, daarom moest ik ook wat langer dienen. We waren van plan om in maart terug te gaan, maar werden 's nachts door de Officier van het Kazernepiket wakker gemaakt. Hij vertelde wat er aan de hand was. Er was een grensincident. We moesten onze spullen weer pakken en de B-Compagnie moest naar het vliegveld Zanderij worden gebracht. Waar ze naar vliegstrip op Kuruni werden gevlogen.

De foto's in dit onderzoek zijn afkomstig van, en ook gemaakt door: Herman Schot
Zijn website: Diensttijd 1968-1970

Interview met Jan Holsboer

Door: Yorn Gieling, stagiaire Bureau Geschiedschrijving Regiment Bevoorrading- en Transporttroepen

Introductie

Holsboer: Ik ben van origine wel 'logistiekeling', maar had bij de TRIS een andere functie. De eenheid van de TRIS is eigenlijk een complete infanterie-eenheid. Daarbij was er één man voor de logistiek. Dat was een Intendance man, die onlangs is overleden. Zijn naam was Oberg.

Persoonlijke vragen

- Wanneer bent u beroepsmatig in Suriname terechtgekomen in relatie tot de TRIS?

In 1973. Tot aan de onafhankelijkheid. Dat was in '76.

- Heeft u zich vrijwillig aangemeld of werd u door de landmachtorganisatie geplaatst in Suriname?

Er waren 2 categorieën militairen: dienstplichtigen en beroeps. Beroepsmilitairen werden verplicht uitgezonden. Het ging bijvoorbeeld om luitenants en sergeanten. Soldaten waren op vrijwillige basis in Suriname. Daarnaast was er nog een categorie beroepsmilitairen die zich vrijwillig hadden aangemeld voor een periode van drie jaar, samen met het eigen gezin.

- Waarom koos u ervoor om in Suriname te dienen?

Een beetje nieuwsgierigheid. Ik ben geboren in Indonesië. En ik wilde ook weer eens de tropen meemaken.

- Wat was uw eigen functie op dat moment? En wat waren uw taken?

Mijn functie was Toegevoegd Hoofd Personeelszaken (S1). Dit was alles op personeelsgebied. Het was nogal omvangrijk. Het ging bijvoorbeeld om het toewijzen van huizen, contingent aan woningen, het doen van rapportages. En daarnaast eens in het jaar de keuring van Surinaamse dienstplichtigen. Ook maakte ik de metamorfose mee van de TRIS naar de Surinaamse Krijgsmacht (SKM). Zij misten een enorm aantal kaderleden. Daarom werden er bijvoorbeeld vrijwilligers met Surinaamse roots die al in Nederland zaten gevraagd, of zij niet wilden dienen in de nieuwe krijgsmacht. Kolonel Elstak werd er de eerste commandant van, totdat de muiterij plaatsvond onder Bouterse.

- U was Hoofd S1. Volgens bronnen uit 1960 had het Hoofd S4 te veel taken op zijn bordje, en werd daarom het transport van het personeel naar het Hoofd S1 overgebracht. Was dit ook in uw dienstperiode nog het geval?

Nee, op dat moment was er geen regeling van het personeelstransport door de S1. Dus dat moet weer terug zijn gegaan naar de S4. Ik was overigens zelf één van de eersten die met het vliegtuig naar Suriname afreisde. In de periode daarvoor werd de reis per boot afgelegd.

Een leuk weetje: Als je je dienstdiensttijd buiten de keuringscycli doorbracht, kreeg je te maken met de ‘tropische dienstdiensttijd’. Dan werd de dienstdiensttijd dubbel geteld. Je kreeg een dubbel pensioenjaar. Dan kreeg je zoveel meer procent bij het pensioen.

- Zou u mij kunnen vertellen hoe de reis naar Suriname verliep? En moest u ook tijdens de reis specifieke taken verrichten?

Je reisde af met je gezin. Voorafgaand daaraan ging een enorme voorbereiding. Je spullen moesten worden overgebracht. Verschepen duurde al gauw een maand of langer. Ondertussen regelde je je onderkomen bij je ouders of schoonouders. Als je spullen dan een maand later waren gearriveerd, vloog je zelf naar Suriname toe. Dan werd je een huis toegewezen en werden je spullen ingeklaard. Eén van de problemen daarbij was je auto. Je moest zorgen dat je altijd een goede auto bij je had, want reserveonderdelen waren schaars. Het beste was om een Duitse tweedehandse auto mee te nemen, want daar waren ze peperduur. Die auto moest dan ingeklaard worden door de douane. Dat kostte ook ontzettend veel geld. Maar als je een flesje whisky toeschoof, dan viel de prijs vervolgens wel mee. Een fles whisky hielp altijd wel erg.

Het was een heerlijke tijd voor een jonge onderofficier, want je zat er met je gezin en die zag je opgroeien. In Nederland moest je in de ochtend bij de troep zijn, en dan

kwam je thuis en sliepen de kinderen al. In Suriname begon je vroeg en was je klaar om half 2 in de middag. Dan ging je siësta houden.

In het vliegtuig had ik geen taken. Het was gewoon een KLM-toestel. Je reisde alleen, met je gezin. Het was dus anders als voorheen, toen je met een hele groep per boot afreisde naar Suriname.

- En bij aankomst op het Prins Bernhard Kampement in Paramaribo. Hoe zag het verloop van uw dag eruit?

Je werd opgehaald door je voorganger. Je had ongeveer twee weken de tijd om ingewerkt te raken met hem. Vaak had je allang en breed contact met hem gehad, via de luchtpost. In Suriname kwam je vervolgens meestal in zijn huis terecht, en ging hij voor twee weken in een hotel zitten. Dan nam je zijn taken over.

Ik had geluk. Ik zat met een hoofdofficier. Dus wij hadden recht op airco. Dat was een zaligheid in de tropen. De onderofficieren en typisten keken je vaak moedeloos van de hitte aan als zij weer nieuwe opdrachten kregen. Door de hitte kon je 's middags niet werken. Dan ging je naar huis om siësta te houden en te eten. Thuis beschikte je vaak over personeel. Zo was er een huishoudelijke hulp. En zo waren er wel meer hulpjes, de tuinman kwam bijvoorbeeld eens per week langs. Het was een heerlijk leven, maar wel veel te heet. Het was een soort klamme hitte.

- Had u een vaste standplaats of rouleerde u van kampement?

Ik had een vaste standplaats in Paramaribo. De infanteristen gingen naar de buitenposten, aan de grenzen met Guyana. Een luitenant met zijn peloton en onderofficieren kwam dan vaak na een maand terug. Daarna verbleven zij vaak nog een paar weken in de stad. Ook deden zij aan het lopen van bospatrouilles. In Frans Guyana was er het vreemdelingenlegioen, waarvan sommige nog weleens de benen namen. Deze werden soms door de TRIS aan de Fransen overgedragen. Dat was best wel een trieste aangelegenheid.

- Ging er op patrouille ook een intendant mee?

Op patrouille ging Oberg (Intendance) op eigen initiatief wel eens mee. Dat ging om de jungletraining van de mariniers. Dat was altijd heftig. Oberg ging een keer mee. Dat was gewoon een wisseling, een opleidingstoestand.

Het was op vrijwillige basis dat Oberg meeding. Het was dus niet zo dat er altijd iemand van de intendance meeding. Zo heb ik zelf ook een expeditie mee mogen maken, waarvoor ik eerst de jungle opleiding heb gedaan. Anders mocht ik niet mee. Men was op zoek naar grondstoffen en ging daarom Suriname in kaart brengen. In het Toemak-gebergte hing nevel, en daarom waren er geen goede kaarten. Dus toen heeft de TRIS met de Geologische en Mijnbouwkundige Dienst een expeditie op touw gezet. Deze duurde bijna twee maanden. We moesten het gebied in kaart brengen. En dat ging allemaal op heel primitieve wijze. Het peloton hakte een lijn aan de hand van het kompas. Een rechte lijn door de jungle. Als er iets werd gevonden, gaf de

Geologische Dienst dat aan. Maar het was behoorlijk pittig: in het oerwoud vorderde je maar maximaal 3 km per dag. Uiteindelijk eindigden ze op een rivier.

Ik had daar toen de leiding in een radiohut. En onderhield dagelijks contact met de patrouille. Op een gegeven moment was de rivier nog niet bereikt. Het eten raakte op. Dus men ging terug door de 'trail', het eerder uitgehakte gebied. Toen gaf ik de opdracht iets af te buigen.

Daarbij waren er ook verkenneren. Het ging vaak om boslandcreolen of indianen. Vanuit het basiskamp werden er kano's gekocht van de boslandcreolen, zodat ze contact konden maken met de patrouille. Tot grote opluchting: contact na één dag.

Ik hield contact via de radio met de patrouille en met Paramaribo. Daarbij zat ook een radiotelegrafist. Deze was van de Verbindingsdienst. Je had een Verzorgingscommando. Daar viel onder andere de Technische Dienst, de Genie en het Transport (AAT) onder.

Daarnaast was er de Stafcompagnie. Daar zat de Staf in.

- U ging dus op trainingskamp. Gold dit voor iedereen?

Een nieuwkomer kreeg een cursus oerwoud. Ik heb een wat langere cursus gedaan, want luitenanten deden het vaak in een paar weken. Iedereen kreeg een verkorte jungletraining. Je ging naar een opleidingskamp. Daar werd je van alles verteld: over slangen, hoe je aan water kwam e.d.

Je moest bijvoorbeeld niet gaan zwalken, als je de weg kwijt was, want dan konden ze je niet meer terugvinden.

Er was ook iemand van de opleiding, ene Adjudant Oeders(?), die een specialist was in het vinden van zoekgeraakte mensen. Hij vroeg altijd naar het type mensen, en daardoor wist hij waar te zoeken. En hij vond ze altijd. Een indiaan liep bijvoorbeeld altijd richting zee.

Algemene logistieke vragen

Normaliter hier de beantwoording van de logistieke vragen, maar gezien dat niet in het takenpakket van de heer Holsboer lag, is dit onderdeel grotendeels overgeslagen.

Meneer Holsboer gaf nog wel aan:

- Betreffende voeding:

Voor de voeding was er een Surinaamse kapitein. Hij was de Officier van Voeding. En hij is uiteindelijk ook overgegaan in de Surinaamse Krijgsmacht. Hij leefde al z'n hele leven in Suriname. Zijn naam was Kapitein Robles de Medina.

- In hoeverre werd er gebruikgemaakt van derden? Dus bijv. chauffeurs uit Suriname e.d.

Er was een hele grote burgerafdeling. Vooral schoonmakers en lui die in de keukens werkten. Het ging om een paar honderd burgers die voor de TRIS werkten, zoals typisten en ander ondersteunend personeel.

- Wat weet u van de materiële ondersteuning van TRIS aan de Surinaamse politie?

Daar heb ik geen weet van. Ik heb wel veel met de politie gewerkt in mijn andere functie als Kapitein-Adjudant van de Gouverneur in Suriname. Maar het was heel gescheiden: de politie en de TRIS.

Wel weet ik dat, bij mogelijke relletjes tijdens de onafhankelijkheid, de TRIS voorbereid moest zijn om deze neer te slaan. Daar werd ook op geoefend op het kampement, onder andere met 'Friese ruiters', dat waren metalen constructies met prikkeldraad. Maar er vonden uiteindelijk geen rellen plaats.

Die mogelijkheid bestond er wel. Het ging daarbij om de twee grootste bevolkingsgroepen: de creolen en de hindoestanen. Zij kenden een grote rivaliteit. De taak van de TRIS was om de orde en de rust te bewaren.

- Was er een CADI aanwezig in Suriname?

De Welzijnszorg was er. Daarvan maakte het hele gezin goed gebruik. Er was bijvoorbeeld een Hollandse bibliotheek en er werden films geregeld voor de troepen. Die draaiden op de buitenposten. De CADI ben ik niet tegengekomen. De Welzijnszorg heeft waarschijnlijk de taken overgenomen. Deze zaten waarschijnlijk verpakt in de Welzijnszorg.

- Werd er bij de TRIS een speciale Verzorgingsinstructie gevoerd tijdens uw dienstperiode? Heeft u nog enig idee van specifieke richtlijnen?

Er waren vaste orders van de TRIS. Daar stond van alles in. Eén van de dingen, die ik mij kan herinneren: als de soldaten de meiden van lichte zeden hadden bezocht, moest men eerst langs de dokter. Bij de arts werd het in geheimschrift bijgehouden. Dat soort dingen.

- Wanneer ging u terug naar Nederland?

Na de onafhankelijkheid. Ik bleef nog een weekje daarna, want de prinses zat daar nog. Daarnaast was er ook nog een chef hofmeester aanwezig. Die regelde alles in de keuken: hoe er gekookt moest worden, ploegendiensten e.d. Normaal in de kazernes in Nederland heb je dat ook. Speciaal voor de officiersmess was er ook een chef hofmeester.

- Bij de V.O.S. was er ook een chef hofmeester actief. Waar stond deze afkorting voor?

Dat is heel belangrijk. Dat stond voor Vereniging Officiers Sociëteit. Het was een groot complex, waar alleen officieren lid van waren. Voor de onderofficieren was er ook nog zoiets soortgelijks, maar daar ben ik de naam van kwijt.

Van de V.O.S. kon de gegoede Surinamer ook lid worden. Het was een meer elitaire

club. Daar werden de borrels gehouden, feesten georganiseerd, en er was een zwembad en verschillende tennisbanen.

Ook was er een soort winkel met frisdrank en chips.

- Er werd in 1975 ook materieel overgedragen aan de Surinaamse Krijgsmacht? Hoe ging dat in zijn werk?

Ja, ter ondersteuning was er nog een militaire missie achtergebleven, om de overdracht van wapens en pantservoertuigen te regelen. Het ging om een zekere kolonel Valk, die speciaal uit Nederland was overgekomen. Daarbij was ook weer de logistiekeling Oberg aanwezig. Zij hebben dat moeten regelen. Maar de verhoudingen met kolonel Elstak liepen niet heel lekker, dus uiteindelijk werd hen verboden om op het kampement te komen.

- Wat hield het O.P.-bivak in, waar de militairen de laatste weken van het verblijf in Suriname bivakkeerden?

Daar weet ik niets van af. Ik weet wel dat we altijd op bivak gingen in het begin. Dan moesten de jongens vaak wennen aan de tropen, want zij verbrandden vaak door de felle zon. Zij zaten dan vaak in het Bosbivak Zanderij. Hier werden de rekruten opgeleid.

Wat ik nog wel weet: de laatste compagnie Hollanders (de Alfa-compagnie), er waren daarnaast ook nog gemengde compagnieën, ging gezamenlijk en gelijktijdig terug in een grote Boeing. Het vaandel werd ingeleverd door de kolonel aan de gouverneur. Dit was allemaal heel ceremonieel. Het was heel indrukwekkend om daar bij aanwezig te zijn. Erg emotioneel. Ik heb ook nog de installatie van Suriname meegemaakt in het stadion. De Nederlandse vlag ging naar beneden en de Surinaamse vlag werd gehesen. Daarvan kreeg je wel even kippenvel.

- Hoe heeft u uw dienstperiode bij de TRIS ervaren?

Geweldig. Ik heb, zoals gezegd, mijn gezin zien opgroeien. En dat geldt voor 99% van de militairen die daar gezeten hebben. Het was een geweldige ervaring, ook voor de dienstplichtigen.

Interview met Lex Tissing

Door: Yorn Gieling, stagiair Bureau Geschiedschrijving Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen

Persoonlijke achtergrond/vragen

- Wanneer bent u beroepsmatig in Suriname terechtgekomen in relatie tot de TRIS?

Dat was juni 1960. Vanaf 4 februari 1960 heb ik twee maanden in Amersfoort gezeten. Daarna ging ik naar Oirschot. Daar was de Landmacht-opleiding voor Suriname. Daar bleef ik drie maanden. Daarna vertrok ik naar Suriname.

- Heeft u zich vrijwillig aangemeld of werd u door de landmachtorganisatie geplaatst in Suriname?

Ik heb mijzelf vrijwillig aangemeld. Ik had niets te doen, was het een beetje zat. Ik wilde uitgezonden worden. Dat had dus net zo goed naar Nieuw-Guinea kunnen zijn.

- U had dus geen specifieke reden om in Suriname te dienen?

Nee, dat is toevallig zo gekomen. Zoals ik al zei, had ik net zo goed in Nieuw-Guinea terecht kunnen komen. Wel ben ik mijn ouders dankbaar, dat ze ervoor getekend hebben, want ik was pas 19 jaar. Dus nog niet volwassen.

- Wat was uw eigen functie op dat moment? En wat waren uw taken/werkzaamheden?

Ik was infanterist in het peloton. Eerst was ik geplaatst onder Regiment Van Huetsz. Toen werd ik geconcentreerd naar Suriname, en viel onder het Regiment Infanterie Oranje Gelderland, want Van Huetsz mocht niet meer.

We werden in Suriname gezet, om Nederland te vertegenwoordigen. Daarbij werden we vaak uitgezonden op patrouille, naar de bevolking in het oerwoud. Ieder dorp had zijn eigen kapitein en wij gingen er dan naartoe als Nederland zijnde, als de Nederlandse vertegenwoordiger.

Dit was in het begin als 19-jarige zeer overweldigend, in de 'bush bush'. Het totaal anders leven zoals je gewend was.

- Zou u mij kunnen vertellen hoe de reis naar Suriname verliep?

Met de boot vanaf Amsterdam. Je had twee schepen: de Willemstad en de Oranjestad. Ik ging met de Willemstad, zowel heen als terug. De reis duurde ongeveer 17 dagen. Eerst vertrokken we richting Lissabon. Daarna kwamen we terecht in Madeira. Vervolgens Guadeloupe, Trinidad, Barbados en ten slotte Paramaribo. In Trinidad zijn we nog langer blijven liggen, want er was een staking gaande. Daar zaten ook de Engelsen, met een prachtig wit uniform.

- En bij aankomst op het Prins Bernhard Kampement in Paramaribo. Hoe zag meestal het verloop van uw dag eruit?

Vervolgens kwamen we dus eerst in het PBK in Paramaribo. Daarna vertrokken we echter al snel, want de opleiding was in het Bosbivak Zanderij. Vooral voor het acclimatiseren. Dus zelf ben ik niet zoveel in Paramaribo geweest, maar heb ik meer gezworven door Suriname. Dat is eigenlijk veel mooier. In Paramaribo stonden de infanteristen op wacht voor het gouvernement. De munitieopslag was in Paramaribo, Zorg en Hoop, met mooie wacht 2uur op en 6 uur af.

Ikzelf ben nog met de boot naar Albina geweest, dat lag tegen Frans Guyana aan. Het laatste gedeelte deden we met de auto. We gingen ook een paar keer naar Frans

Guyana. Daar moesten we opletten dat er niet gesmokkeld werd, maar we deden er eigenlijk zelf ook aan mee. Ik weet nog dat de luitenant Foudraine heette. Hij werd vaak 'le petit' genoemd, omdat hij niet zo groot was.

Mijn eigen groep had een sergeant, die had ook nog gediend in Korea en Indië. En hij had daar heel wat meegemaakt, zoals een kogel door de neus. Hij had daardoor een bepaalde manier van praten. Het was een heel felle man, die erg strikt was. Maar wel een gouden man.

- Maar in Suriname werd er nooit gevochten toch?

Nee, in Suriname is er nooit gevochten. Nou ja, één keer in Paramaribo was het onrustig. Dat was na de moord op Lumumba in Congo, Afrika. Toen kwam de plaatselijke bevolking een beetje in opstand. De bevolking was kwaad, maar dit had niet veel omhanden.

- Nog even terug naar de patrouilles. Welke spullen nam u mee op patrouille?

We liepen met z'n zevenen. Ieder had zijn eigen functie. Ik had ook een EHBO-pakket. Daarvoor was ik niet opgeleid, maar dat deed ik gewoon tussendoor. Ook ben ik een tijdje stappenteller geweest. Dan keek je hoever je was gevorderd in het oerwoud, door middel van het aantal stappen.

- Zodat je niet verdwaalde?

Ja, precies. We zijn een keer verdwaald geweest. Dat kwam door de bauxiet. Daardoor werkte het kompas minder goed. Op een open plek werd toen door een vliegtuigje een nooddrantsoen naar beneden gegooit.

- Waren die vliegtuigen van de Landmacht zelf?

Nee, die vliegtuigjes waren niet van de Landmacht zelf, maar particulier. Dit gebeurde ons één keer. Het nooddrantsoen zat overigens prima in elkaar. Er zaten zelfs sigaretten in. We waren toen in de buurt van Moengo. Daar was veel bauxiet in de grond. De wegen van Suriname zijn roodachtig door het bauxiet.

- Nederland was ook aanwezig in Suriname voor de grondstoffen, zoals bauxiet?

Ja, bauxiet was heel belangrijk. Het was ook een belangrijk punt in de Tweede Wereldoorlog, want van bauxiet werd aluminium gemaakt. Dat was belangrijk voor de vliegtuigen in oorlogstijd. De Amerikanen waren dan ook aanwezig in Suriname.

- Welk voedsel ging er mee op patrouille?

Rijst. Chloortabletten die eerst in het water oplossen, want je wist nooit wat er in het water zat. De rest moest je een beetje zelf uit het oerwoud halen. Ik heb ook een keer slang gegeten. Dit smaakte een beetje naar kip. Je moest met die beesten wel uitkijken,

want ze waren wel aardig giftig. Maar meestal had je een Indiaanse gids bij je, die wel wist hoe alles in elkaar zat. Ik heb dan ook weleens een klap voor m'n 'harses' gehad, omdat ik een giftige slang in mijn handen had.

- Ging er een intendant mee op patrouille, of verzorgde die alles voorafgaand aan de patrouille qua uitrusting e.d.?

De uitrusting haalde je bij de fourier. Vervolgens moest je er zelf voor zorgen. Toen ik net uit dienst kwam, kreeg ik nog een boete omdat ik twee sokken kwijt was.

Daarnaast was het legerondergoed niet denderend. Het was niet berekend op de tropentijd. Dus je kocht af en toe ergens in een winkel ander ondergoed, of je liet de wasvrouw in Paramaribo het ophalen. Dan kwam je met beter ondergoed in aanraking.

Mijn wapen was een Lee-Enfield uit 1942. Daarnaast hadden we nog de beschikking over een oude mitrailleur: een Bren. Deze was erg zwaar. Er was een apart bren-assistent voor de munitie. De collega die de bren droeg was een forse soldaat, behoorlijk sterk

- Er waren dus dragers mee op patrouille?

Neen. Het was af en toe best zwaar, maar op patrouille ging de Bren niet mee. Alleen op oefeningen. Zover ik mij kan herinneren.

- U ging, als infanterist zijnde, op trainingskamp na aankomst in Suriname?

Ja. In Zanderij. Er werd je geleerd wat er zoal in het oerwoud was te vinden. Daarnaast ook dat je geen vrouwen mocht aanraken in Paramaribo. En het gebeurde weleens dat de jongens naar de dames gingen en dan wat opliepen. Er was een speciale voorlichting, die werd gehouden in Neer Rijnen Nog in de periode van opleiding. Daar werd van alles verteld en laten zien wat de gevaren waren in het oerwoud

Ook ben ik diverse keren op de boot mee geweest op de rivier de Marowijne, en Corantijne naar het binnenland. We zaten met z'n zevenen in een korjaal, met meestal een indiaan voorop. Daarnaast zat er ook een ervaren man achterin, om de motor te bedienen. De korjaaltochten waren schitterend.

- Had de Landmacht zelf een korjalenvloot?

Ja, de korjalen werden door de Landmacht aangeschaft. Ik ben een keer tot aan de Braziliaanse grens mee geweest, als bewaking voor de geoloog. Deze moest stammen opzoeken, waarmee we nog niet in contact waren geraakt. We vonden wel sporen, maar hebben de stammen nooit ontdekt. De indianen waren de oorspronkelijke bewoners van Suriname. Dat waren niet de creolen. Die zijn in het verleden als slaaf gevlucht.

Algemene logistieke vragen

Normaliter hier de beantwoording van de logistieke vragen, maar gezien dat niet in het takenpakket van de heer Tissing lag, is dit onderdeel grotendeels overgeslagen.

Meneer Tissing gaf nog wel aan:

‘Overste Van der Meer heeft een boekje geschreven: ‘Monteur in Suriname’. Het is opgedragen aan de militairen, die er gediend hebben. Daar kun je veel over de wapens en munitie e.d. in vinden.

Ik weet niet veel van de logistiek, want ik was een infanterist. We werden nog gevoerd vanuit de oude GMC uit de oorlog. De Daf, die later kwam, was niet altijd bestand tegen de omstandigheden en het weer in Suriname.

Er werden dus nog echt oude spullen gebruikt uit de Tweede Wereldoorlog in 1960. Zoals ook het wapen, de Lee-Enfield, die ik eerder noemde. Bij de laatste keer op patrouille kreeg ik pas eindelijk de karabijn. Dat scheelde wel een stuk in gewicht, want je had daarvoor toch aardig wat gewicht op je nek hangen.

Daarnaast sliepen we in hangmatten. Daar zat een klamboe aan en regendek erboven. Daar ben ik nooit uitgevallen.’

- U stelde dat veel van het materieel nog uit de oorlog kwam. Werden er ook nog gevechtswagens in uw diensttijd ingezet?

Dat heb ik nooit gezien, om eerlijk te zijn. Ik heb daar ook nooit op gelet. Dat was een aparte afdeling.

- En de trein. Er was sprake van goederen en personeelsvervoer per trein. Ging het hier om een Surinaamse trein, of beschikte de Transport afdeling toen al over treinwagons?

Ja, er was een trein, en als je hard liep, kon je ook meehollen. Het was een oude trein. Die ging aardig diep Suriname in. Daar heb ik ook weleens ingezeten. En volgens mij bestaat het nog steeds, het spoorlijntje. Het was de trein naar Brownsweg. Het was een Surinaamse trein, met een oude locomotief voorop.

- Was er een CADI aanwezig?

Dat heette de Welzijnszorg. Die was aanwezig. Een rijdende kantine heb ik misschien weleens gezien, maar kan ik mij niet goed meer herinneren.

- En was er een bakkerij aanwezig?

We hadden daar koks en die maakten alles zelf. In Paramaribo, Nickerie, Albina en Brownsweg. Vaak ging het om rijst en bami. Alleen als er iemand van het Koninklijk Huis jarig was, kwamen er aardappelen uit Malta. Maar deze waren niet te eten. Dus die werden meteen weggegooid.

Bij een verjaardag van het Koninklijk Huis werd ook parade gelopen in Paramaribo. Daarbij had je ook een helm op, en dat was geen pretje. Het was erg warm. Daar heb ik nog de oude paradespas geleerd. Daarna werd deze meteen afgeschaft.

Op patrouille liep je niet met een helm op, maar met een 'vechtpet'.

- Nog even terug naar het transport. In hoeverre waren de kampementen te bereiken met voertuigen, en hoe was de kwaliteit van het wegdek?

Naar Nickerie gingen we echt met de boot. En naar Albina ook. Toen had je de brug over de Surinamerivier nog niet. Dus je ging er met de boot heen. In de buurt bij Moengo kon je grote zeeschepen zien, dwars door de rimboe. Dat kon omdat het een brede, diepe rivier was. Die schepen gingen bauxiet halen.

Dus naar Albina vaak met de boot. En dan het laatste stukje bij Moengo met de auto. Het was een oude GMC die ons dan naar Albina bracht.

Naar Nickerie gingen we altijd met de boot. Dat was een speciale boot van de Landmacht.

- Er werd dus meer gebruikgemaakt van de vaartuigen, in vergelijking met de voertuigen?

Dit lag aan de opdracht die gegeven werd

- In de jaren zeventig gingen ze op een gegeven moment zelfs met het vliegtuig naar Suriname.

Vlak voordat ik naar Suriname ging was er nog een vliegtuigongeluk op Zanderij. Het was een ongeluk met een passagiersvliegtuig.

Wij liepen weleens naar het vliegveld. Daar kon je Heineken kopen.

- U droeg verschillende tenues/uniformen?

Je had een Tropentenuue. Deze droeg je tijdens je werk, en wanneer je de 'bush bush' inging.

Daarnaast had je het gewone tenue, die je in Paramaribo droeg.

Ik ben wel echt verknocht geraakt aan Suriname. Ik leef intens mee met de situatie daar.

- Leverde de TRIS ook steun aan de Surinaamse politie?

Nee. Geen steun. Dat was helemaal apart van elkaar. Jongens die te laat binnenkwamen in Paramaribo, daar was de Marechaussee wel voor. Die waren heel fanatiek. Die konden zelfs zien wat je als wacht bij het Gouvernementshuis uitspookte. Dat was een zware wacht.

- Wat hield het O.P.-bivak in, waar de militairen de laatste weken van het verblijf in Suriname bivakkeerden?

Op de O.P.-savanne werden grote oefeningen gedaan met wapens. Maar daar heb ik niet veel van mee gekregen, want ik werd gestoken of gebeten door een vleermuis of mug. Ik werd heel ziek en werd weggevoerd op een brancard. Toen 90 kilometer naar Paramaribo. Ik bleek malaria te hebben opgelopen en was zo ziek als een hond. Daar heb ik in het hospitaal gelegen voor weken. En in Nederland nog twee keer een aanval heb gehad.

- Dit was dus niet Bosbivak Zanderij?

Bosbivak Zanderij was de eerste plaats waar je aankwam. Daar was het kampement. En je werd er ontgroend. Je moest er wennen aan de temperatuur. Dat was een hele overgang. Daar heb ik ook een paar weken gezeten.

Daarna werd je uitgezonden naar Albina, Nickerie en Brownsweg, dat nu onder water staat. Daar is een groot meer van gemaakt, voor de energie.

- Wanneer ging u terug naar Nederland? Hoe ging u terug naar Nederland?

Eind juni 1961 ben ik teruggekomen. Ik heb bijna 13 maanden gediend. We gingen ook met de boot terug. Toevallig ook de Willemstad van de KNSM. Deze werd op de Surinamekade ingeladen. Dan stond er een groot militair orkest het volkslied te spelen. Dan ging je boot in. Toen heb ik mijn vader en moeder nog gezien bij IJmuiden.

Ik kijk met plezier terug op mijn diensttijd. Ik had graag nog in dienst willen blijven, maar mijn vader zei dat ik moest terugkomen. Ik had dus nog een jaar extra willen blijven, maar kreeg geen toestemming. De mogelijkheid was er wel. Maar aan de andere kant ben ik mijn ouders heel dankbaar geweest dat ze getekend hadden, dat ik eerder naar Suriname mocht. Ik was nog minderjarig. Mijn ouders moesten dan ook allebei tekenen.

Had graag nog eens terug gewild, maar doordat mijn kinderen in Amerika gingen wonen, is daar tot heden nog niets van gekomen en waarschijnlijk gaat dit ook niet gebeuren.

Ik ben intens nog steeds met het land verbonden en hoop van ganser harte dat deze nieuwe regering daar iets aan gaat doen. Het is rijk met al zijn natuur, van gesteente en mineralen, en vriendelijkheid en wat al niet meer.

Bronverwijzing

Foto's:

Veel dank gaat uit naar de heer Herman Schot, die foto's uit zijn TRIS-tijd beschikbaar heeft gesteld voor dit onderzoek.

Website: Diensttijd 1968-1970 [<http://members.casema.nl/h.schot/index.html>]

Bronnen:

- Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Defensie; Generale Staf / Staf van de Bevelhebber der Landstrijdkrachten, nummer toegang 2.13.196
- Nationaal Archief, Den Haag, Troepenmacht in Suriname, nummer toegang 2.13.63
- Het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden (1954) [geraadpleegd op: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0002154/2017-11-17>];

Zelf afgenomen interviews (oral history), met:

- Herman Schot (AAT)
- Jan Holsboer (Hoofd S1)
- Lex Tissing (Infanterie)

Literatuur:

- Beekers, H.J., 'De huidige Troepenmacht in Suriname', *De Militaire Spectator* 129:10 (1960), 386-401.
- Beker, G.D., *1 jaar TRIS Troepenmacht in Suriname* (2005).
- Bureau Geschiedschrijving Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen, *Bevoorrading en transport van de Landmacht in Nederlands-Nieuw-Guinea, 1945-1962* (2019).
- Cats, B.C. en H.N.J. Van den Berg, *Logistiek onder de tropenzon: De verzorgende diensten van KNIL en KL in Nederlands-Indië 1946-1950* (2003).
- De Jong, Jan, *Alles gaat voorbij, behalve het verleden: Een gedenkboek, opgedragen aan die militairen die tijdens hun dienstperiode bij de troepenmacht in Suriname het leven lieten* (2018).
- De Jong, Jan, *Dienstplichtig in Suriname. Van 'Oranje Regiment' tot Troepenmacht in Suriname* (2014).
- Enthoven, Victor, Henk den Heijer, en Han R. Jordaen. *Geweld in de West: Een militaire geschiedenis van de Nederlandse Atlantische wereld, 1600-1800* (Leiden, 2013).
- Klinkers, Ellen, *De Troepenmacht in Suriname. De Nederlandse defensie in een veranderende koloniale wereld, 1940-1975* (2016).
- Klinkers, Ellen, 'Spionnen van het koloniaal bestuur. De angst voor het communisme en nationalisme in Suriname', *Groniek* 193 (2011).
- Klinkers, Ellen, 'Van Troepenmacht in Suriname naar Surinaamse krijgsmacht', *De Militaire Spectator* 84.11 (2015), 465-477.
- Mulder, Elbert, 'Historische Canon Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen', *Bureau Geschiedschrijving Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen* (2016).
- Onbekende auteur, 'Flitsen in het leven bij de TRIS, de troepenmacht in Suriname', *De Legerkoerier* 2 (1965).
- Transcriptie van Essentie Interview met Majoor B.D. T.W. Van den Bogaard van 22 januari

2001.

- Van der Meer, J.P.G., 'Afdeling-TD in Suriname, opgedragen aan alle militairen die in dit land gediend hebben', *Historische Collectie Regiment Technische Troepen* (2017).
- Van Stratum, F.J., *Verliefd op Suriname: opgedragen aan alle militairen die in dit land gediend hebben en iedereen die Suriname een warm hart toedraagt* (2009).
- Woerlee, M.G. en Ir. F. Roodenburg, 'De taakvervulling van de Troepenmacht in Suriname in de laatste periode voor de onafhankelijkheid', *De Militaire Spectator* 145:11 (1976), 479-496.