



## Een sfeerbeeld uit onze rijke historie

### Twee bijzondere transporten!

#### Vooraf

Op 27 april 1959 richt een aantal officieren een voorlopig comité op ter voorbereiding van de oprichting van een Vereniging van officieren van het Dienstvak der AAT. Op 4 juni 1959 verschijnt een eerste periodiekje met de naam **Nihil nobis absurdum est**. In het dagblad Trouw van 6 juni 1959 staat een kort verslag van de oprichtingsvergadering, die in Utrecht is gehouden. In september 1959 verschijnt het 1<sup>e</sup> nummer van de 1<sup>e</sup> jaargang van het orgaan van de Vereniging van AAT officieren (VAATO). In het voorwoord schrijft de Inspecteur van het Vervoerswezen (kolonel M.P. Feith): *“Laat het vooral een gezellige vereniging worden, waar wij goede oude vrienden terugvinden en nieuwe vrienden maken. Dit blad moge daar aan mede helpen. Ik wens het een goede start.”* De vereniging bestaat dan uit 43 officieren (2 kolonels, 3 luitenant-kolonels, 15 majoors en 23 kapiteins). De vereniging groeit snel en het verenigingsblad verandert, na daartoe “aangespoord” te zijn, haar naam in **Nil nobis absurdum** (de authentieke spreuk!) dat al snel de NNA wordt genoemd. Als lid van het Bureau Geschiedschrijving Regiment Bevoorradings- en Transporttroepen heb ik de unieke kans af en toe het inmiddels goed gedocumenteerde fysieke archief te raadplegen. In dit archief zijn ook alle complete (!) jaargangen van de NNA opgenomen. In de eerste jaren ruimt de redactie veel plaats in voor personalia en verenigingsactiviteiten zoals borrels en niet te vergeten de jaarlijkse VAATO autorit. Ook autotechniek en wegenverkeerswetgeving krijgen regelmatig de aandacht. Ook kunnen de lezers soms genieten van verslagen van bijzondere transporten. In 2020 heeft MLM al eens een van deze verslagen (Een bijzonder transport naar Praag in november 1945) in een drietal edities (editie 2, 3 en 4) gepubliceerd. Dit bijzondere transport betrof het brengen van goederen. Bij het doorbladeren van alle NNA's trof ik nog een verslag aan over een bijzonder transport dat in maart 1946 juist gericht was op het halen van goederen. Dit verslag is gepubliceerd in NNA 6-1 (januari 1965). Als oud docent operationele logistiek op het IDL, weet ik maar al te goed dat de AAT verschillende vervoersmodaliteiten kent. Gelukkig trof ik in de NNA's ook een mooi verslag aan over het in 1951 met binnenvaartvervoer halen van pontons uit Frankrijk. Dit verslag is in twee delen gepubliceerd in NNA 5-1 (april 1964) en 6-3 (september 1965). Het leek mij leuk om, zonder aan geschiedvervalsing te doen, u als lezers in de van mij bekende schrijfstijl een korte samenvatting aan te bieden van de door de schrijvers opgetekende bijzondere ervaringen, die AAT'ers tijdens deze twee bijzondere transporten opdoen. Mocht u na het lezen nieuwsgierig zijn geworden naar de oorspronkelijke artikelen, dan raad ik u aan contact op te nemen met onze secretaris ([secretaris@logistieklandmacht.nl](mailto:secretaris@logistieklandmacht.nl))

Ik wens u weer veel leesplezier.

Lkol bd Piet IJntema

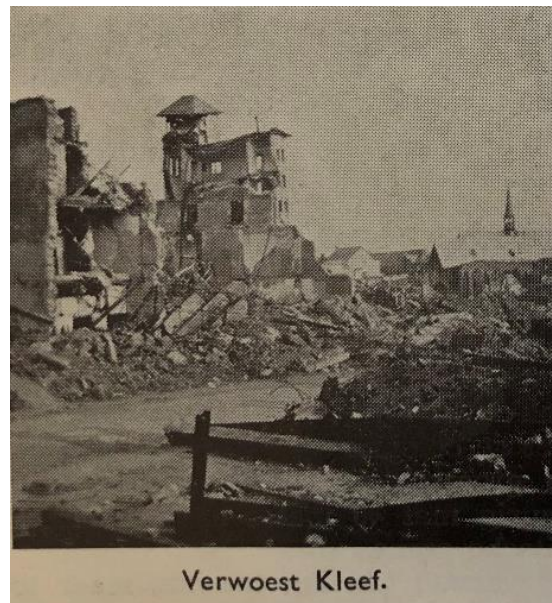
#### Terughalen uit Duitsland

In het aprilnummer 1946 van “de Spiegel”, een christelijk weekblad dat in 1906 voor het eerst verschijnt en in de oorlogsjaren verboden wordt, is een reisverslag gepubliceerd van een bijzonder transport. In de maand maart voert een detachement van de 11<sup>e</sup> compagnie Aan- en Afvoertroepen dit transport uit. De detachementscommandant, de toenmalige tweede luitenant C.A. van Meeuwen,

maakt in 1965, dan in de rang van reserve majoor, deel uit van de redactie van de NNA en publiceert, zeer waarschijnlijk geïnspireerd door het boeiende verhaal over het transport naar Praag, dit verslag ook in het januarinumnummer van jaargang 1965 van de NNA. Een transcriptie treft u hieronder aan.

's Morgens om 6 uur is het al een drukte van belang op de kazerne. De motoren van de 3 tons trucks staan warm te draaien. Soldaten sjouwen strozakken en dekens van hun legeringskamers naar de auto's. Uiteindelijk staan 35 auto's klaar om naar Duitsland te vertrekken. Uiteraard maken ook een montagewagen en een kraanwagen (wat we nu veegploeg noemen) deel uit van de colonne. Het betreft de eerste rit in een lange reeks, waarmee alle door de Duitsers in 1944 gestolen Philips Fabrieksinstrumenten zullen worden teruggehaald. Om 7 uur staan alle chauffeurs, hulpchauffeurs, ordonnansen en technisch personeel na een scherp fluitsignaal in gelid en meldt tweede luitenant C.A. van Meeuwen zijn detachement gereed voor vertrek bij zijn compagniescommandant de eerste luitenant A. de Boer<sup>1</sup>. Tijdens de rit zwermen voortdurend motorrijders rondom de 2 kilometer lange colonne<sup>2</sup>. Bij Beek passeert de colonne onder begeleiding van Engelse soldaten de grens. Kilometers lang rijdt men tussen twee hagen van prikkeldraad door waaraan ook nog eens elke 500 meter een bordje hangt waarop in 4 talen duidelijk staat aangegeven, dat iedereen die zich achter dit prikkeldraad begeeft, het gevaar loopt *erschossen zu werden im Sperrgebiet*. Met name het eerste gedeelte van Duitsland is aanzienlijk getroffen door bombardementen. Plaatsen als Kalkar, Kleve en vooral Wezel zijn onherkenbaar: ruïnes, puin en nog eens puin.

Onvergelijkbaar veel meer verwoest dan Den Haag, Arnhem, Nijmegen en Rotterdam, zo wordt in het artikel in "de Spiegel" geschreven. Naarmate de colonne de Rijn verder achter zich laat, worden de verwoestingen minder. Op straat zijn trouwens bijna geen mannen in de leeftijd tussen 18 en 45 jaar te bekennen. Zij die er wel zijn, werken niet echt mee om de colonne een ongehinderde doorgang te verlenen en kijken zonder uitzondering met een bijzondere hatelijk blik in de ogen naar de Nederlandse voertuigen waarop een oranje leeuw in een zwarte cirkel is geschilderd. De colonne ziet vooral vrouwen, kinderen en oude mannen, die karretjes met hout en takkenbossen achter zich aanslepen. Rond 18.00 uur komt de colonne aan in Löhne, ten zuidwesten van



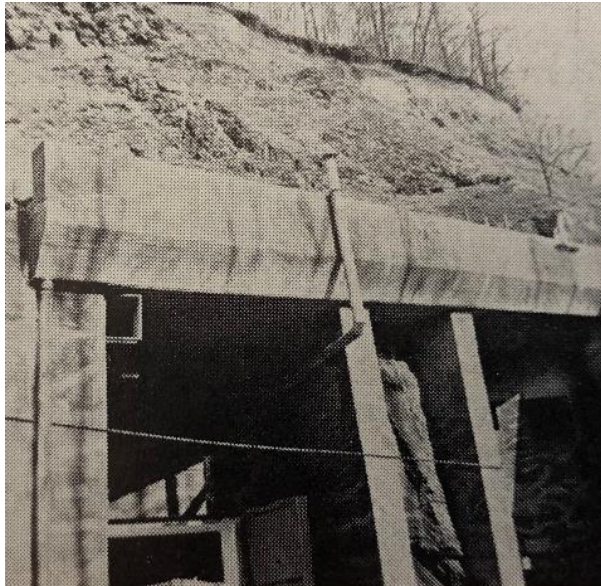
Hannover. Het personeel wordt uitstekend ontvangen en verzorgd door de Engelsen. De Duitsers denken echter heel anders over deze geallieerde militairen. Ze zeggen meermaals: "*Geef ons de Russen maar, die maken je tenminste ineens kapot, de Engelsen doen er een half jaar over, maar dan zijn wij er toch ook geweest.*"

---

<sup>1</sup> Het is heel bijzonder dat juist in deze editie van de NNA het overlijden van deze voormalige compagniescommandant (in Canada) wordt vermeld.

<sup>2</sup> Er moet namelijk 40 meter afstand tussen de voertuigen worden aangehouden.

De volgende dag legt het konvooi nog 25 kilometer af naar een in de bergen uitgehouwen fabriek van 10 verdiepingen. De ingang van de fabriek bevindt zich, op 165 meter hoogte, op de 8<sup>e</sup> verdieping, die alleen met een kabelbaantje is te bereiken. Het is een ultra moderne fabriek, die is ondergebracht in een ruimte, die in negen maanden tijd door 9.000 vrouwelijke gevangenen in de bergen is uitgehakt. Op elke verdieping getuigen de wc's hier nog van. Op alle deuren staat namelijk "*Frauengefangenen*". Alle gestolen Philips apparatuur moet worden gedemonteerd, moet vervolgens met een lift naar de 8<sup>e</sup>



Fabrieksingang in rotsen.

verdieping en vandaar met het kabelbaantje naar de begane grond gebracht worden. De Duitse werknemers hebben uiteraard weinig zin om actief mee te werken. In hun ogen komen de Hollanders de apparatuur roven, die zij in 1944 in Nederland hebben gekocht. Ook beklagen zij zich erover dat zij slechts 800 gram brood per week krijgen. De Nederlandse militairen zijn hier niet echt van onder de indruk<sup>3</sup>. Nadat de laatste wagens op de tweede dag zijn beladen, begint men de dag daarna met de terugreis. Inmiddels heeft de winter zijn gezicht laten zien. Veel wegen zijn veranderd in spiegelgladde ijsbanen. De chauffeurs worden in het artikel van "*de Spiegel*" geprezen voor hun rijvaardigheid. Tegen 17.30 wordt de Nederlandse grens weer

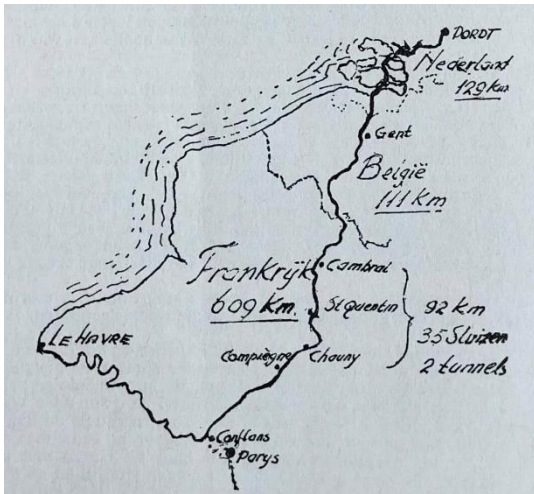
bereikt en enkele uren later arriveert de colonne ongeschonden op de thuisbasis. De dag erna worden de Philips Fabrieksinstrumenten weer op hun oorspronkelijke plaats afgeleverd met de mededeling: "*Volgende week gaan we weer op weg, net zolang totdat we alles, wat geroofd is, weer terug hebben. En we verzekeren U, dat we er plezier in hebben!*" De spreuk **Nil nobis absurdum** was nog niet geadopteerd, maar zou wel toepasselijk zijn geweest!

## Ophalen uit Frankrijk

In 1950 komt de dan nog tot de genie behorende kapitein J.B. Plasschaert, die de functie vervult van Hoofd Studiecentrum van de Sectie Genie en Binnenscheepvaart van de Inspectie van het Vervoerwezen, erachter dat er na de landingen in Normandië nog heel wat bruikbaar geniematerieel is achtergebleven dat goed in Nederland gebruikt zou kunnen worden. Hij is bijzonder geïnteresseerd in de grote aantallen pontons (2,10 m x 1,54m x 1,54m) waarmee drijflichamen voor drijvende bruggen kunnen worden opgebouwd. Uiteindelijk besluit Nederland grote aantallen aan te schaffen, die door de Fransen in Le Havre zullen worden afgeleverd. Na grondig onderzoek blijkt vervoer per coaster of per trein te duur te zijn. Vervoer per sleepboot, nadat pontons zijn verbonden tot vervoerbare '*strings*'<sup>4</sup>, is de optie waar de Vaartuigendienst uiteindelijk voor kiest. De route over zee door het Kanaal is, gelet op het stormgevaar, onverantwoord en daarom kiest men voor een verplaatsing via binnenwateren. Tja, dan moeten er wel nog even wat (administratieve) voorbereidingen worden

<sup>3</sup> In de hongerwinter moesten veel Nederlanders het doen met 200 gram brood per week.

<sup>4</sup> Elke '*string*' zou gaan bestaan uit 10 x 2 pontons naast elkaar en 1 ponton er boven op (22 meter lang en 4,5 meter hoog). De sleepboot zou dan 2 '*strings*', die met koppeltrossen zouden zijn verbonden tot een geheel van 44 meter, voortslepen, waarbij achter op een bemanningslid, met een soort roeispaan van 8,5 meter lang, in noodgevallen zou moeten bijsturen.



getroffen. In Nederland komt men op een afstand van 129 kilometer slechts 4 sluizen tegen. In België wordt het al weer wat avontuurlijker: 7 sluizen op een afstand van 111 kilometer. Frankrijk biedt de meeste uitdaging: op een afstand van 609 kilometer 70 sluizen en 2 tunnels. Nadat ook de Comptabiliteit akkoord is gegaan met de begroting (o.a. de te betalen dagvergoedingen in België en Frankrijk), vertrekt de eerste sleepboot op 15 januari 1951 uit Dordrecht. De tweede volgt op 22 januari en de derde op 29 januari. Op die manier kunnen de schippers van deze twee sleepboten gebruik maken van de ervaringen die de eerste sleepboot zal opdoen. Het kanaal van St Quentin kent twee tunnels

resp. 5,5 en 2 kilometer lang waarop het varen op eigen kracht verboden is. Alle schepen (en dus ook de Nederlandse sleepboten) worden daar aan een elektrisch voortbewogen onderwaterkabel voortgesleept. En dat gebeurt tweemaal per dag op een, door de schrijver van het verslag (reserve majoor M.J. Klaver<sup>5</sup>) omschreven, slakkengangetje. Gelukkig blijkt de Seine minder problemen op te leveren dan verwacht. En zo komt de eerste sleepboot na 10 dagen op 25 januari 1951 aan in Le Havre. Het voor het monteren van de 'strings' ingehuurd Frans bedrijf rekent er niet op dat de Nederlandse militaire schipper zich aan het opgegeven tijdschema zal houden. Reserve-majoor M.J. Klaver schrijft: "Deze Fransman had met de, aan zijn land ontlenende, slag zijn planning gemaakt".

Na 13 dagen te hebben genoten van de 'binnenlanden' van Le Havre en de lokaal gestookte Calvados, kan de eerste sleepboot vertrekken. Varen op de bochtige Seine met een lading van 44 meter lang, blijkt tijdrovend te zijn. Toezicht op scheepvaart is essentieel, zo vinden de heren van de Franse Waterstaat "Pontes et Chaussées". In Compiègne houdt men de sleepboot aan en men keurt het 'noodroer' aan het einde van de sleep af. Beide 'strings' moeten worden voorzien van een deugdelijk roer. De sluizen in het voor de boeg liggende kanaal zijn immers slechts 40 meter lang en dus zal telkens de tweede 'string' moeten worden losgekoppeld en met handkracht in de sluis moeten worden getrokken, nadat eerst al de sleepboot met de voorste 'string' zal zijn geschut. Na een telefoontje vanuit Compiègne gaat de Vaartuigendienst op donderdag 15 februari om 16.00 uur in Dordrecht aan de slag om met spoed zes roeren te laten maken. En ja hoor, op zaterdagavond 17 februari om 18.00 zijn ze klaar. Per wegtransport vervoert een AAT'er (vergezeld door reserve-majoor M.J. Klaver) deze zes onontbeerlijke onderdelen onmiddellijk naar Compiègne. Het passeren van de grens België-Frankrijk, levert nog even administratieve problemen op, Gelukkig blijken een stel goede Hollandse sigaren net zoveel indruk te maken als de eigenlijk vereiste formulieren en stempels. Op maandag 19 februari om 09.30 zijn de eerste twee roeren gemonteerd en kan men verder richting Dordrecht, waar de eerste sleep op 1 maart aanmeert. Het bezorgen van de twee roeren bij de sleep, die dan inmiddels ook al onderweg is, vormt nog een mooie uitdaging. Uiteindelijk fungeert de brug over de Seine bij Meulan het rendez-vous punt. De bemanning heeft ambivalente gevoelens. Enerzijds is men nu wel al

<sup>5</sup> Hij is al in het jaar van 1962 door de redactie 'aangespoord' om eens een artikel over binnenscheepvaart aan te bieden. Zijn eerste bijdrage dat jaar betreft een artikel over binnenscheepvaart in het algemeen. Hij sluit af met de woorden: "Tot zover mijn (inleidend?) praatje over de binnenvaart die toch volgens mij minstens zo interessant is als dat, ook al volgens mij, nogal simpele gerij met 10- of 3-tonner of die streng gereguleerde en volgens schema en dienstrooster draaiende treintjes."

geholpen voor het traject vanaf Compiègne, maar anderzijds dreigt het voor reserve majoor M.J. Klawer geheim gehouden bezoek aan Parijs in het water te vallen<sup>6</sup>. De laatste twee roeren voor de derde sleep komen ruim op tijd aan in Compiègne.

In zijn artikel besteedt reserve majoor M.J. Klawer ook nog enkele zinnen aan de spanningen tussen de commandant (kapitein van de sleepboot) van deze derde sleep en zijn plaatsvervanger. De commandant is nogal voorzichtig. De plaatsvervanger wijst hem er op dat wat een ander kan, hij ook kan. De commandant wijst hem er vervolgens telkens op dat hij als kapitein de verantwoordelijkheid draagt als er iets misgaat. En dan blijkt dat de aanwezigheid van een hogere autoriteit (lees: reserve majoor M.J. Klawer) ter plaatse, uitkomst kan bieden. Hij wijst beiden erop dat er samengewerkt moet worden en de verantwoording uiteindelijk bij de persoon berust, die besloten heeft om hen samen op pad te sturen. Reserve majoor M.J. Klawer besluit zijn verslag met de woorden: *“Of dit nu wel militair-juridisch geheel juist was, deed minder terzake. Maar ze hebben samengewerkt, de pessimist en de optimist en zijn in nooit meer gebroken recordtijd, 17 dagen, van Le Havre naar Dordrecht gevaren.”*

Tot eind 1954 worden er gedurende 40 transporten in totaal 3000 pontons opgehaald in Frankrijk.

Oh ja. De reserve majoor M.J. Klawer is tijdens het transport weliswaar ingedeeld bij de AAT, maar is dan nog infanterist en draagt een baretembleem met de spreuk **“Nulli cedo”**. En dat is toch eigenlijk vrijwel het zelfde als **“Nil nobis absurdum”**!

### Naschrift

Als schrijver van het jubileumboek ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de DVVO was ik al onder de indruk gekomen van de krijgshistorische verrichtingen van een van onze moederregimenten: het regiment Aan- en Afvoer Troepen (AAT). Na het speuren in de vele jaargangen van de NNA, is mijn bewondering alleen maar toegenomen.

---

<sup>6</sup> De bemanning heeft er op gerekend per trein vanuit Conflans naar Parijs te gaan. Uiteindelijk of liever gezegd uiteraard biedt, wegvervoer, met toestemming van de autoriteit (hij treedt zelf op als begeleider van het culturele bezoek aan de Franse hoofdstad!) toch nog uitkomst.