



Colligendo et annuntiando

**Bureau Geschiedschrijving
Regiment Bevoorrading- en Transporttroepen**

Zwaar transport



**Generaties lang een bijzondere klus
uitgevoerd door bijzondere militairen!**

(voorjaar 2018)

Inhoudsopgave

NIL NOBIS ABSURDUM

VOORWOORD VAN DE SCHRIJVER

HOOFDSTUK 1 ZWAAR TRANSPORT TOT DE JAREN '60

**HOOFDSTUK 2 829/832 ZWARE TRANSPORTCOMPAGNIE:

 RUIM 25 JAAR DÉ SPECIALIST VAN HET
 LEGERKORPS OP HET GEBIED VAN ZWAAR
 TRANSPORT**

HOOFDSTUK 3 DE OPVOLGERS

BIJLAGE 1 DE ONDERHOUDSGROEP

BIJLAGE 2 OVERZICHT VOERTUIGEN

BIJLAGE 3 OVERZICHT KAZERNES

NASCHRIFT

NIL NOBIS ABSURDUM

Nil nobis absurdum: Niets is ons te dol, de wapenspreuk van een van onze stamregimenten, het Regiment Aan- en Afvoertroepen. Een spreuk waar de zware en zwaar transporteenheden vanaf het moment van oprichting, tot en met de dag van vandaag invulling aan geven. Zowel door de bijzondere taakuitvoering als de bijzonder “dolle” zaken daarbuiten.

Zwaar transport werd in de jaren vijftig van de vorige eeuw van belang. Anno 2018 is zwaar transport nog steeds onmisbaar voor de logistieke ondersteuning van de krijgsmacht. Een goed voorbeeld hiervan is de inzet van zwaar transport bij de grootschalige oefening BISON DRAWSKO in Polen (voorjaar 2017). Het nieuwe dreigingsbeeld van vandaag de dag noodzaakt de krijgsmacht opnieuw te kijken naar de benodigde zwaar transportcapaciteit.

De opgetekende geschiedenis en de verhalen in deze themapublicatie gaan over bijzondere (transport)opdrachten en bijzondere mensen. Als voormalig plaatsvervangend commandant van 111 Gemengd Zware Transportcompagnie, later 160 Zwaar Transportcompagnie gelegerd in Grave kon ik bij het lezen regelmatig mijn lach niet onderdrukken en herkende ik de bijzondere zaken. Dit “bijzondere” is dus tijdloos.

Graag dank ik van harte de twee samenstellers/schrijvers van deze themapublicatie, luitenant-kolonel bd Piet IJntema (schrijver bij het Bureau Geschiedschrijving van ons Regiment) en Henk Kruit (voorzitter van de reüniecommissie 829/832 Zware Transportcompagnie). Zonder het verzoek van Henk, “de pen” van Piet en het vele zoek- en redigeerwerk van hen beide was deze mooie themapublicatie nooit tot stand gekomen. Ook voor hen was “niets te dol”.

Tot slot wens ik alle reünisten, veel leesplezier en een gezellige, ontspannen, mooie en vooral kameraadschappelijke 5^e Reünie toe!

Soesterberg (Regimentszetel B&T) voorjaar 2018



Commandant Regiment Bevoorrading- en Transporttroepen

G. (Gerard) A.M.M. van Kuijk

Luitenant-kolonel

Voorwoord van de schrijver

Eind 2017 werd ik via Geert Peters op de hoogte gebracht van de wens van Henk Kruit om bij de traditionele reünie van 829/832 Zware Transportcompagnie (april 2018) een publicatie over de geschiedenis van een bijzondere transporteenheid aan te bieden aan de reünisten. Als 'geschiedschrijver' van het Bureau Geschiedschrijving Bevoorravings- en Transporttroepen heb ik toen mijn diensten aangeboden. Schrijven is een van mijn hobby's én als oud pelotonscommandant van een klasse III peloton heb ik zeer persoonlijke herinneringen aan de 'klepperende' chauffeurs, die mij brandstof in bulk (832) of in jerrycans (829) kwamen brengen tijdens schietseries in Bergen-Hohne of op grote oefeningen zoals INTERACTION in 1977.

Cavaleristen en artilleristen spraken en spreken vaak over vuurkracht en vuursnelheid. Gewone geweschutters worden wat dat betreft door hen niet als bijzonder gezien. Zo ook spraken en spreken chauffeurs van zwaar transport vaak over motorvermogen en laadvermogen. Gewone chauffeurs worden door hen dan ook niet als bijzonder aangemerkt. Het zijn de mannen, die ooit bij 829/832 hebben gediend, die gerust mogen worden aangemerkt als de 'ridders van de weg', die door hun bijzondere vakmanschap in staat waren bijzondere transporten uit te voeren. Het werd tijd om hun geschiedenis en hun vaak persoonlijke verhalen op schrift te stellen. De oud-gedienden van 829/832 Zware Transportcompagnie vormen de primaire doelgroep voor deze publicatie. Toch ben ik van mening dat ook andere leden van het Regiment Bevoorravings- en Transporttroepen de verhalen met veel belangstelling en plezier zullen lezen.

De archieven van Bureau Geschiedschrijving, de Historische Verzameling van het regiment AAT en de vele persoonlijke herinneringen, documenten en foto's van voormalige leden van 829/832 Zware Transportcompagnie zijn daarvoor als bron gebruikt.

In hoofdstuk 1 wordt kort de geschiedenis beschreven over de periode waarin zwaar transport als bijzondere tak werd 'geboren'. Hoofdstuk 2 vormt het 'hart' van de publicatie. Langs markante momenten in de logistieke geschiedenis wordt op chronologische volgorde aandacht besteed aan de geschiedenis van 829/832 Zware Transportcompagnie. De 'formele' beschrijving wordt afgewisseld met persoonlijke herinneringen van kaderleden (beroeps en dienstplichtig) en chauffeurs (TS'ers en dienstplichtigen). Hoofdstuk 3 besteedt aandacht aan de eenheden die na het opheffen van 829/832 Zware Transportcompagnie de taak hebben gekregen het zwaar transport over de weg uit te voeren.

Er is ook een drietal bijlagen toegevoegd. Bijlage 1 is gewijd aan een deel van 829/832 Zware Transportcompagnie zonder wie chauffeurs geen kilometers zouden kunnen maken: de onderhoudsgroep. In bijlage 2 kan de lezer afbeeldingen terugvinden van de voertuigen die bij 829/832 Zware Transportcompagnie in gebruik zijn geweest. In bijlage 3 worden alle kazernes waar 829/832 Zware Transportcompagnie ooit gelegerd is geweest, kort beschreven. Bij de totstandkoming van deze laatste bijlage is met toestemming van de eigenaar gebruik gemaakt van de website www.jeoudekazernenu.nl.

In een naschrift blik ik kort terug op mijn onderzoekswerk.

Als schrijver ben ik in mijn opzet geslaagd als ex-leden van 829/832 Zware Transportcompagnie tijdens het lezen zgn. “*aha-Erlebnisse*” hebben en na het lezen contact zoeken met voormalige collega’s om allerlei bijzondere verhalen en herinneringen uit te wisselen, die niet in, maar juist vaak ‘tussen’ de regels zijn te lezen. De publicatie is geen volledige en wetenschappelijk verantwoorde studie, maar beoogt de trigger te zijn voor lezers om met elkaar in gesprek te gaan. Als oudgedienden van 829/832 Zware Transportcompagnie besluiten om aan de hand van deze publicatie ook in gesprek te gaan met kennissen en familieleden om over ‘vroeger’ te praten, ben ik extra tevreden.

Lkol bd Piet IJntema

DE AANLOOP

“Zonder transport staat alles stil!” Niet-insiders denken dat het een leus is, die eind jaren '90 van de vorige eeuw is bedacht door Transport en Logistiek Nederland. Niets is minder waar. Legers en hun aanvoerders hebben deze wijsheid al eeuwen in pacht. Napoleon heeft tijdens zijn vele veldtochten meerdere malen de opmars moeten vertragen omdat de voorraden op waren en de aanvoer stokte. Als het 1^e Amerikaanse leger na een succesvolle operatie OVERLORD noordwaarts optrekt om ook het noordelijk gedeelte van Frankrijk en vervolgens België en het zuiden van Nederland te bevrijden, wordt regelmatig pijnlijk duidelijk dat het uitbuiten van overwicht zonder tijdige gegarandeerde aanvoer van brandstof en munitie onmogelijk is. Beschikbaarheid van voldoende gemotoriseerd transport is essentieel.

Na de bevrijding is het vooral de brigade-generaal en later generaal-majoor Van den Bergh, die bij de opbouw van een Nederlands leger, in de functie van kwartiermeester-generaal (KMG), het belang inziet van en de aandacht afdwingt voor voldoende transport. Hij pleit er met succes voor om alle schaarse transportmiddelen te centraliseren. Op 15 september 1945 is het een feit: de zeven transportcompagnieën van het Korps Aan- en Afvoertroepen (AAT)¹ en het in Haarlem gevestigde B2-Autobataljon, dat nog enkele maanden zelfstandig en onafhankelijk blijft optreden, komen onder eenhoofdige leiding van de hoofdintendant. Tot mei 1946 blijven deze transporteenheden overigens ter beschikking van de Britse strijdkrachten voor de bezetting van Duitsland.

De jaren 1946 t/m 1949 staan volledig in het teken van het optreden in voormalig Nederlands-Indië.

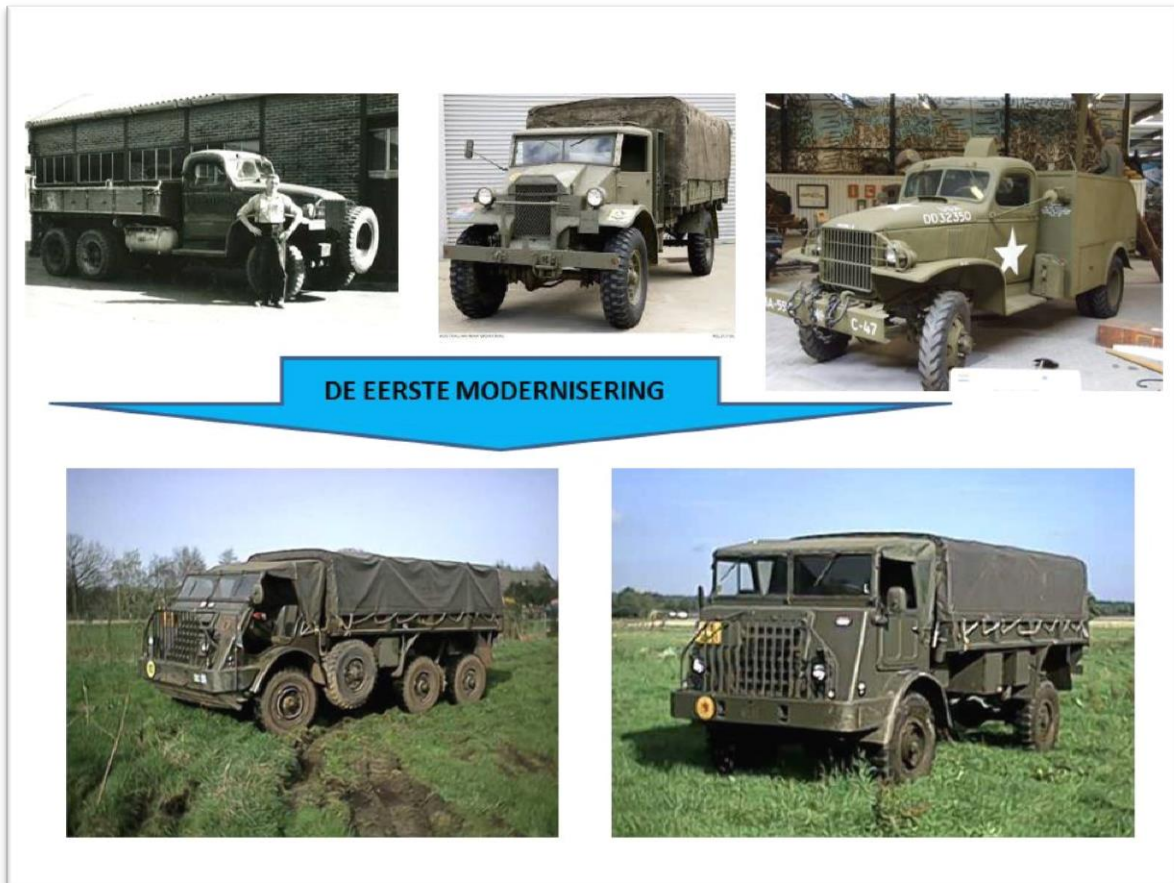
Vanaf 1950 krijgt de Nederlandse krijgsmacht eindelijk de tijd en gelegenheid om een volwaardig leger op te bouwen. De tot dan toe vooral op de Britse strijdkrachten afgestemde organisatie, wordt volledig gereorganiseerd naar Amerikaans model. Dat geldt ook voor de logistieke organisatie en dus ook het transport.

Op 1 februari 1952 wordt op de Willem II kazerne in Tilburg het eerste transportbataljon nieuwe stijl opgericht: 111 Transportbataljon. Nog hetzelfde jaar verhuist het bataljon eerst naar de Ripperdakazerne in Haarlem om op 18 juli gehuisvest te worden op de legerplaats de Wittenberg² in Stroe. Op 21 maart 1953 wordt, ook weer op de Ripperdakazerne, al een tweede transportbataljon opgericht: 112 Transportbataljon. Een week later verhuist ook dit bataljon naar legerplaats de Wittenberg. Op 7 mei van dat jaar overigens wordt 111 Transportbataljon al weer mobilisabel gesteld. Weer een maand later (6 juni 1953) verhuist

¹ Op 19 juni 1945 is dat de formele benaming van het korps dat tot die tijd Korps Motortransport Nederland heette.

² De kazerne heet nu generaal-majoor Kootkazerne.

112 Transportbataljon, inmiddels bestaande uit 4 compagnieën, naar de legerplaats Nunspeet. Vanaf 1955 stromen de eerste vrachtauto's van Nederlandse makelij in: YA 314 en YA 328. De Ford F60L (30 kN), de GMC (25 kN) en de Chevrolet (30 kN), die zijn overgenomen van het Amerikaanse leger zijn kennelijk aan het einde van hun technische leven.



Inmiddels is midden jaren'50 ook duidelijk dat de verdediging achter de IJssel, waarbij de legerkorpsdepots ter hoogte van Amersfoort en 's Hertogenbosch liggen en de aanvullingsplaatsen gepland staan in Elspeet, Garderen, Ede, Wageningen, Groesbeek en Mook niet langer aansluit bij de ideeën die de NAVO daarover heeft. Het in 1953 opgerichte Basiscommando dat verantwoordelijk is voor de logistieke ondersteuning van het legerkorps blijkt tijdens de oefening GRAND REPULSE over volstrekt te weinig transportcapaciteit te beschikken. 101 Vervoersbasisgroep beschikt na mobilisatie in theorie weliswaar over tien transportbataljons en zeven transportcompagnieën, maar daarbij moet worden aangetekend dat de krijgsmacht zelf slechts kan beschikken over maximaal 1750 eigen militaire vrachtauto's en daarnaast via vordering aanvullend nog eens 10.000 civiele vrachtauto's moet zien te verkrijgen.

In het kader van de nieuwe *forward strategy* van de NAVO wordt ook nog eens besloten de verdediging oostwaarts te verleggen naar de Weser in West-Duitsland. Daardoor en de hoge eisen t.a.v. reactiesnelheid neemt de transportbehoefte aanzienlijk toe. De oplossing wordt

niet langer meer alleen gezocht in het vergroten van de aantallen maar ook in het vergroten van het laadvermogen van de vrachtauto's. De behoefte aan zwaar transport is geboren.

DE ZWARE TRANSPORTCOMPAGNIE: EEN NIEUW SOORT EENHEID!

In juni 1953 wordt in de Ripperdakazerne 113 Transportbataljon opgericht dat in korte tijd twee Zware Transportcompagnieën onder bevel krijgt: 151 en 152. 151 wordt op 18 juni 1953 opgericht. 152 wordt opgericht op 1 december 1953. Beide eenheden verblijven dan in Ermelo. In 1954 worden deze eenheden overgebracht naar de generaal de Bonskazerne in Grave en in de loop van het jaar wordt 152 Zware Transportcompagnie al weer opgeheven. Van 151 Zware Transportcompagnie blijft slechts één peloton paraat.

8 februari 1955 is de startdatum van een grootschalige reorganisatie van de logistiek. Vijf dagen later al, op 13 februari 1955, wordt onder de vleugels van 103 Transportgroep een nieuwe zware transportcompagnie opgericht: 124 Zware Transportcompagnie. Deze eenheid begint zijn bijzondere transporttaak met door geallieerden geschonken voertuigen.

Relatief snel beschikken de eerste chauffeurs over de DAF YT 1527 L32 als voertuig.



Nog hetzelfde jaar wordt deze eenheid omgenummerd naar 829 Zware Transportcompagnie.

De mannen van het parate peloton van 151 Zware Transportcompagnie, die ook in 1959 wordt omgenummerd naar 832 Zware Transportcompagnie, moeten zich de eerste jaren behelpen met twee 'krijgertjes' van het Amerikaanse leger: de Diamond T 975 en de Ford C900.



De kapitein Brieffies die de commandant was van 124 Zware Transportcompagnie wordt bevorderd tot majoor en is de eerste commandant van 829 Zware Transportcompagnie. Op de onderstaande foto (in 1955 tijdens een bivak in Heumensoord gemaakt) is hij uiterst rechts te zien, met een van zijn PC'en (vaandrig Noest) links en soldaat der eerste klasse Hinne (midden) die jeepchauffeur is. De kapiteins Willemsen, Barnhoorn en Hoving zijn de eerste commandanten van het detachement van 832 Zware Transportcompagnie.



Op 5 september 1958 neemt de majoor de Nijs-Bik het commando over. In 1959 verhuist de eenheid naar de Lunettenkazerne in Vught. Op 15 april 1959 wordt 103 Transportgroep ook omgenummerd naar 812 Transportgroep dat onder bevel van de Territoriaal Bevelhebber West (TBW) komt te staan. Al vrij snel daarna worden 829 en 832 overgedragen aan 104 Transportgroep omdat de taak vooral gericht is op de ondersteuning van het legerkorps.

In de archieven van het Bureau Geschiedschrijving is een operatiebevel van 812 Transportgroep terug te vinden uit juni 1959, waarin ook voor 829 Zwarte Transportcompagnie een aantal uitdagende transportopdrachten is opgenomen. De compagnie krijgt de opdracht te verplaatsen vanuit Vught naar een verzamelgebied in de omgeving Breda om zich voor te bereiden op het bevoorraden van een aantal legerkorpsdepots. Zo wordt de eenheid geacht dagelijks in de basisdepots in Etten en in Hoogerheide gezamenlijk 200 ton levensmiddelen (klasse I) te laden en te lossen bij het legerkorpsdepot in Siegburg (ca. 15 kilometer ten noordoosten van Bonn). In basisdepot Princenhage (in omgeving van Breda) moeten zij dagelijks 90 ton munitie laden en lossen bij het legerkorpsdepot in Ruch (40 kilometer ten oosten van Keulen). Kennelijk verbruikt een leger in die tijd meer eten dan dat het munitie verschiet. Op de heenweg verplaatst men via België naar Maastricht en Aken en op de terugweg via Venlo.

De eerste jaren wordt de eenheid ook ingezet voor allerlei andere transportopdrachten. Een transport dat velen, die in die periode hun dienstplicht vervullen, zich kunnen herinneren, is de drie dagen durende verplaatsing naar La Courtine. Na te zijn verzameld in Oirschot, legt men op de eerste dag een afstand van ca. 350 kilometer af naar Mourmelon, een plaatsje in Noord-Frankrijk, ca. 30 kilometer ten oosten van Reims. Vanaf midden jaren '90 geniet Mourmelon vooral bekendheid als oefenterrein voor 13 Gemechaniseerde Brigade. Op de tweede dag wordt dan na een verplaatsing van ca. 325 kilometer Bourges bereikt. De derde en laatste dag staat nog een verplaatsing van ca. 200 kilometer voor de boeg. In een informatieboekje is onderstaand voor chauffeurs belangrijk tekstfragment te lezen.

“Vooral de chauffeurs van zwaardere militaire voertuigen (en ook hun commandanten) dienen te beseffen, dat in Nederland onderscheid wordt gemaakt tussen A-wegen en B-wegen. Niet elke weg is zo geconstrueerd dat hij elk voertuig kan dragen. Speciaal de vele duikers en primitieve bruggetjes zijn slechts in staat het plaatselijke verkeer te dragen. Geen Fransman zal het in zijn hoofd halen daar met een vrachtwagen over te rijden. En waarom rijdt u toch steeds in het spoor van uw voorganger? Is het niet beter te ‘versporen’ en zo de gehele zandweg vast te rijden? Een vrachtauto is veel breder dan de gebruikelijke boerenwagens. Zijn eenmaal diepe sporen gereden dan kan een boerenwagen slechts één spoor volgen en is gevaar van kantelen niet denkbeeldig. Uw commandant heeft daarom van tevoren bepaalde routes uitgestippeld en deze ook meestal laten ‘bepijlen’. Wijk dus niet af van de aangegeven routes en regel uw snelheid naar gelang van de gegeven orders.”

Op 1 januari 1961 neemt vervolgens de kapitein Lupker, naar later blijkt, voor ruim zeven (!) jaar het commando over. Deze officier maakt jarenlang op veel beroepsmilitairen, TS'ers en dienstplichtigen een onuitwisbare indruk.

Vanaf eind 1961 krijgt eerst 832 en een aantal jaren later 829 de beschikking over een nieuw type zware vrachtauto: de YT 514.



Bij deze transporteenheden, die zich qua professionaliteit kunnen meten met menig civiel transportbedrijf, ontstaat een bijzondere esprit de corps. Het volgende hoofdstuk besteedt daar op uitgebreide schaal aandacht aan.

HOOFDSTUK 2

829/832 ZWARE TRANSPORTCOMPAGNIE:

RUIM 25 JAAR DÉ SPECIALIST VAN HET LEGERKORPS OP HET GEBIED VAN ZWAAR TRANSPORT

Als men in bronnen op zoek gaat naar 829 of 832 Zware Transportcompagnie komt men beide eenheden telkens in combinatie tegen. Feitelijk is 832 een andere eenheid. Om pragmatische redenen is een van de BOS-pelotons administratief ondergebracht bij 829. Bij de opzet van dit hoofdstuk zijn de diverse opeenvolgende periodes waarin één en dezelfde commandant ‘aan het stuur’ zit van 829 gebruikt als paragraafindeling. Aan het begin van elke paragraaf wordt echter ook vermeld welke officier in die periode de leiding heeft over 832. Aan de ‘heldendaden’ van beide eenheden wordt zoveel als mogelijk gelijke aandacht besteed.

De in dit hoofdstuk opgenomen persoonlijke herinneringen van een groot aantal voormalige leden van beide eenheden geven een aardig sfeerbeeld van het karakter van de eenheden en de tijdgeest. De geïnterviewde personen geven hun persoonlijke verhaal waarbij de navolgende vijf vragen de leidraad vormen:

Als je terugdenkt aan jouw tijd bij 829/832, aan wat of wie denk je dan het allereerst en waarom?

Wat maakt jouw dienstitijd bij 829/832 zo bijzonder?

Als je terugdenkt aan jouw tijd bij 829/832, aan welke oefening of transportopdracht denk je dan onmiddellijk en waarom?

Wat is de belangrijkste les die jij geleerd hebt bij 829/832?

Wie zou jij nog eens willen ontmoeten en wat zou dan jouw eerste vraag aan hem zijn?

DE PERIODE KAPITEIN/MAJOOR LUPKER (1 MEI 1961 - 16 OKTOBER 1968)

Gedurende de gehele periode is de sergeant der eerste klasse en later sergeant-majoor Ton de pelotonscommandant van 832.

Als ik terugkijk op mijn tijd bij 832 denk ik nog steeds met veel plezier terug aan mijn Diamond T van het Bos-peloton. Tot vandaag de dag nog steeds de meest imposante wagen waar ik mee heb gereden. In het burgerleven heb ik ook met de Mack vrachtwagen gereden, maar mijn Diamond blijft nog altijd in mijn gedachten. Mijn verblijf bij 832 als chauffeur beschouw ik als een lekker vrij leven omdat ik bijna de hele week op transport was door heel Nederland. Ik sliep dan in verschillende kazernes in de passantenkamer en niemand wist waar je was. Dus je hoefde geen verantwoording af te leggen aan je meerdere. Ik heb geen oefeningen meegemaakt want er moest altijd benzine gereden worden naar allerlei BOS-pompen verspreid over Nederland. Ik had al mijn rijbewijzen al in het burger dus mijn militaire rijbewijzen halen was een fluitje van een cent, maar ik heb er wel nog beter van leren rijden met grotere combinaties. Gelukkig heb ik Walther Bree en Jan Wensing al een keer ontmoet op een reünie.

Een persoonlijke herinnering van Wim Bos, lichting 60-3

In de boeken van de Koninklijke Vereniging De Friesche Elf Steden staat de editie van 1963 nog steeds vermeld als een van de meest barre tochten. Wat outsiders niet weten is dat veel chauffeurs van 832 in het tijdvak van 26 januari t/m 27 februari van dat jaar onder zeer moeilijke omstandigheden op zeer loffelijke wijze opdrachten hebben uitgevoerd tot het verlenen van militaire vervoerssteun aan het Nederlandse bedrijfsleven, waarbij vanuit de haven in Vlaardingen en de installaties in Pernis in totaal bijna 3,5 miljoen liter grondstoffen worden vervoerd en waarbij een afstand van ca. 75.000 kilometer, zonder enige schade van betekenis, wordt gereden.



Dat is voor de brigade-generaal Hinrichs die Inspecteur van het Vervoerswezen is reden om op 12 maart 1963 aan het parate BOS-peloton van 832 een Tevredenheidsbetuiging toe te kennen en uit te reiken.



Het is een van de eerste bijzondere transporten die aandacht krijgt in de media.

In december 1963 wordt in Middelburg door mannen van 462 Pontonniersbataljon uit Keizersveer een barakkenkamp (bij de Centrale Opleiding Administratief Kader (COAK) werd het "Modderoord" genoemd) zorgvuldig gedemonteerd. Deze gedemonteerde barakken worden vervolgens door 829 op professionele wijze vervoerd naar Seedorf, waar ze weer worden gemonteerd door het aldaar gelegerde Geniebataljon. De eerste tijd zullen deze gaan dienen voor de legering van de net voorwaarts ontplooid 41 Pantserbrigade.

Al snel zien commandant en personeel het belang in van het vieren van bijzondere momenten om het 'wij-gevoel' te creëren en in stand te houden.

Op 4 januari 1965 organiseert 829 Zware Transportcompagnie een feestelijke sportdag ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan. Er doen ook 5 andere eenheden mee: Depot AAT uit Tilburg, 820 Transportbataljon uit Haarlem, 41 en 105 Transportbataljon uit Nunspeet en 11 Transportbataljon uit De Wittenberg. Hoewel 829/832 in de sportuitslagen slechts in geringe mate is terug te vinden, mag niet onvermeld blijven dat 829/832 wel de eerste plaats opeist bij het onderdeel behendig rijden met trekker/oplegger. Een bijzonder detail is, dat kapitein Lupker ook prins Bernhard in de functie van Inspecteur Generaal der Koninklijke Landmacht schriftelijk informeert en zelfs het programmaboekje meestuurt. Misschien hoopt hij dat prins Bernhard in persoon naar Vught komt. Helaas!

Als op 12 juli 1965 het 50-jarig bestaan van de AAT met een defilé op het circuit van Zandvoort wordt gevierd, ontbreekt de compagnie natuurlijk niet, zoals op onderstaande foto is te zien.



Natuurlijk wordt er in 1965 niet alleen gesport en gefeest. In het najaar wordt een oefening ondersteund, die nog decennialang meerdere malen per jaren op het programma staat: de schietserie van cavalerie en artillerie in Bergen/Hohne en Münster Süd.



Op vrijdagmiddag 18 november 1966 zet majoor Lupker een zeer bescheiden man, die hoogst persoonlijk verantwoordelijk is voor een zeer gedegen rijopleiding 10 ton: de sergeant der eerste klasse van der Heiden in het zonnetje. Op dat moment mag commandant 829/832 Zware Transportcompagnie het 1000^{ste} rijbewijs uitreiken aan soldaat Metz. In de periode van 31 januari 1961 tot 18 november 1966 slaagt bijna 90% van de soldaten die door deze rijinstructeur worden opgeleid. Is het examen dan zo eenvoudig? Echt niet! In de praktijk blijkt hoe goed de rijopleiding is. Bij een jaarlijks afgelegde 2 miljoen kilometer wordt slechts éénmaal per 70.000



kilometer een schaderapport (het bekende Verkeers Ongevallen Rapport: VOR) opgesteld.

Kunnen de mannen van 829/832 alleen maar kilometers maken? Neen! Sommigen van hen worden echte helden. Op 8 augustus 1968 ontvangt de commandant een brief van de gemeentepolitie van Rheden. Daarin bedankt hij de sergeant den Hartog en een zestal dienstplichtigen voor hun assistentie bij een zware brand in een landbouwschuur. De mannen zijn direct spontaan, doortastend en doeltreffend behulpzaam om het vee uit de schuur te redden en verlenen daarna nog bijstand aan brandweer en politie. Zowel de landbouwer, als omwonenden, het politiepersoneel en de brandweer spreken met lof en erkentelijkheid over deze hulp, zo meldt de commissaris van politie: de heer B. Veninga.

CIVIELE VAKOPLEIDING VOOR CHAUFFEURS

In 1966 wordt binnen de krijgsmacht gestart met een project om jonge mensen voor een periode van 6 jaar aan de organisatie te binden: de technisch specialist (TS). Naast het feit dat de mannen een uitdagende baan wordt geboden waarin veel praktijkervaring kan worden opgedaan, wordt hen ook een civiele vakopleiding geboden. Men wil hen na afloop van het contract een betere kans bieden op de arbeidsmarkt. Op dit project worden jarenlang veel monteurs aangenomen. Omdat de opleiding tot chauffeur zware voertuigen kostbaar is en relatief lang duurt, worden ook voor deze functie TS'ers geworven. En zo krijgen ook 829 en 832 te maken met een nieuwe categorie militairen: beroepsmilitairen voor een bepaalde tijd. Zowel beroepsmilitairen onbepaalde tijd als dienstplichtigen kijken gedurende vele jaren op een bijzondere manier tegen deze categorie aan. Ook de rang van korporaal en korporaal der eerste klasse verschaft de mannen een bijzondere positie.

In maart 1967 krijgt Henk van der Giessen, na een aantal jaren uitstel, de oproep om zijn militaire dienstplicht te vervullen. Zes weken na zijn opkomst bij de Aan- en Afvoertroepen op de Isabellakazerne in 's Hertogenbosch, ontdekt de organisatie dat Henk een hogere beroepsopleiding heeft gevolgd en biedt hem de opleiding tot reserveofficier aan op de Willem II-kazerne in Tilburg. Als hij in oktober slaagt voor zijn opleiding krijgt hij de vraag of hij gelet op zijn opleiding (onderwijzer) studiebegeleider wil worden van technisch specialisten. Daarop reageert hij positief en na een cursus van een paar dagen op de Frederikkazerne in Den Haag wordt hij als officier civiele opleiding geplaatst bij 829/832 Zware Transportcompagnie. Al snel komt hij erachter dat de motivatie om elke week een halve dag aan de studie te besteden bij de chauffeurs verre van optimaal is. De mannen beschouwen de studie als het mislopen van een transport. Transporten die binnen een halve dag kunnen worden uitgevoerd, komen immers bijna niet voor. Met toestemming en instemming van de beroepskaderleden krijgt de eerste officier civiele vakopleiding van 829/832 het voor elkaar om de studies te concentreren op 1 dag per 2 weken. Het is voor de transportplanning beter en komt door de stijgende motivatie ook ten goede aan de studieprestaties. Daarbij moet wel gesteld worden dat de aangeboden studie (een soort algemene ontwikkeling) vaak niet goed aansluit bij de behoeften van de chauffeurs. De voor de chauffeurs echt interessante cursussen: CCV-B, beroepsgoederen vervoer (2 maanden) en personen en eigen vervoer (1 maand) worden verzorgd op het Opleidingscentrum Aan- en Afvoertroepen in Tilburg. Officieren civiele vakopleiding hebben dan ook door de jaren heen een flinke uitdaging. Dat Henk van der Giessen een goede tijd heeft gehad bij 829/832 blijkt wel uit het feit dat hij het via herhalingscursussen en herhalingsoefeningen uiteindelijk schopt tot reserve majoor en na een loopbaan in het onderwijs zelfs meer dan 10 jaar als burger medewerker van defensie werkzaam is bij de Koninklijke luchtmacht.

In de ochtend van 16 oktober 1968 komt voor majoor Lupker een einde aan ruim 7 jaar commando en draagt hij het stokje over aan majoor van de Mortel. Maar toch vindt vlak daarvoor nog een heel bijzondere ceremonie plaats. Voor het front van de troep ontvangt korporaal der eerste klasse Schoenmaker uit handen van commandant legerkorpstroepen: de brigade-generaal de Jong, een door commandant legerkorps toegekende Tevredenheidsbetuiging voor het feit dat hij in twee en een half jaar tijd schadevrij 150.000 kilometer aflegt met zijn 10-tonner. Daarbij krijgt hij ook nog eens de maximum bijkomende waardering van 5 extra dagen verlof. Schoenmaker mag met recht worden aangemerkt als een 'ridder van de weg'.

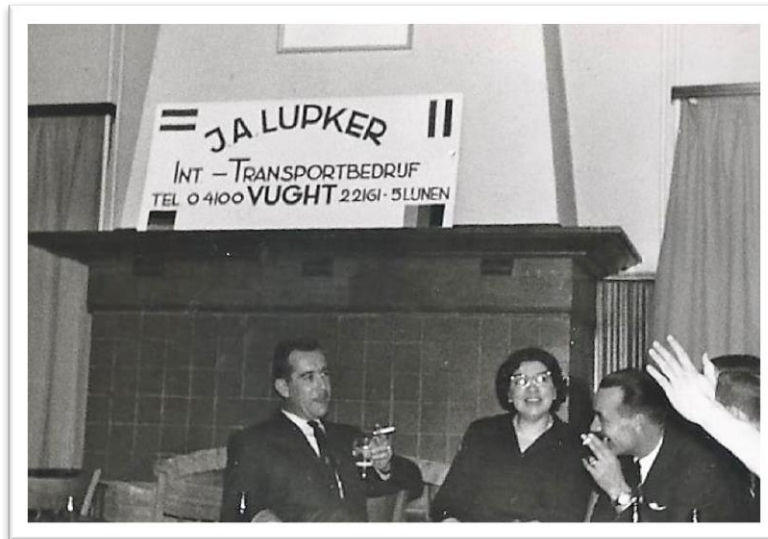


In de toespraak voorafgaande aan de commando-overdracht besteedt commandant 104 Transportgroep, de kolonel Plasschaert³, uitgebreid aandacht aan de rol die majoor Lupker heeft gespeeld. Hij heeft het unieke onderdeel uitgebouwd tot een hecht team, met als kenmerkende eigenschappen: bedrijfsveiligheid, een hooggestemd moreel en een bijzonder goede operationele inzetbaarheid. Na afloop vindt er nog een defilé plaats van voertuigen.



³ Het is aardig om te weten dat dit de vader is van de voormalige minister van defensie mevrouw Jeanine Hennis-Plasschaert

Op de vraag wat de mannen van 829/832 vinden van hun commandant geeft onderstaande foto, gemaakt tijdens een van de compagniesfeesten, een mooi beeld. De commandant heeft een eigen VIP-plaats bij de open haard met treffende aanduidingsbord: J.A. Lupker, Internationaal Transportbedrijf Vught (met telefoonnummer). De majoor Lupker zet zijn militaire chauffeurs kennelijk altijd in waar hun vakmanschap en liefde ligt.



N.B. Op 1 oktober 2007 overlijdt majoor Lupker (een bijzondere commandant) op 81-jarige leeftijd.

HET UNIEKE TRADEMARK VAN CHAUFFEURS VAN 829/832: KLEPPEREN!

In deze publicatie mag het klepperen absoluut niet ontbreken. Het is niet na te gaan op welk moment het klepperen precies is begonnen. Bronnen vertellen dat het tijdens het commando van majoor Lupker is ontstaan. Klepperen doe je met de vingers van jouw linkerhand. Als je achter het stuur zit en je komt een collega van 829/832 onderweg tegen, dan begroet je hem door jouw linkerarm uit het raam te laten hangen en te klepperen. Het klepperen als je elkaar ergens te voet ontmoet, wordt in de loop der tijd gedoogd. Echte toppers kunnen met beide handen klepperen. De soldaat Kees Broekhuis behoort tot deze topcategorie.



DE PERIODE MAJOR VAN DE MORTEL (16 OKTOBER 1968 – 15 MEI 1970)

Gedurende de gehele periode is de sergeant-majoor Ton de pelotonscommandant van 832.

Een van de eerste projecten die de nieuwe commandant mag oppakken, is de verhuizing naar de Pontonnierskazerne in Keizersveer na een verblijf van 10 jaar in Vught. Ter gelegenheid van deze gebeurtenis organiseert hij op 8 januari 1969 een colonnerit door het centrum van Raamsdonkveer, waarbij de burgemeester, de heer Krijgsman, vanaf het bordes van het gemeentehuis een defilé afneemt.

In de nacht van zondag 9 op maandag 10 maart 1969 doen de dienstplichtige soldaten Aarts, Meerman en Luijten wat mannen van 829/832 normaal vinden. Zij bevrijden op de rijksweg Gorkum-Breda, een 21-jarig meisje uit een auto die na te zijn aangereden door een vrachtauto van transportbedrijf van Amerongen in brand is geraakt. Zowel de korpschef van de politie als de directie van het transportbedrijf en de vader van het meisje betuigen schriftelijk hun bewondering en dank. Uiteraard kan de majoor van de Mortel niet achterblijven. Op vrijdagmiddag 14 maart reikt hij aan de drie helden het rode erekoord uit en krijgen de mannen ook nog twee dagen extra verlof.



In januari 1970 wordt op uitgebreide schaal in Nederland het colonne rijden beoefend. Onderstaande foto's geven daar een aardige indruk van.



De chauffeurs van 829 en 832 hebben in de loop der jaren vele transporten, vaak ook naar het buitenland, gereden. De munitietransporten vanuit Orleans (Frankrijk) naar de diverse munitiedepots in Nederland, die vele jarenlang zijn uitgevoerd, zijn daarvan een goed voorbeeld. Het schema ziet er bijna altijd als volgt uit:

Dag 1 : Maandag

Vanuit Nederland via Antwerpen en Brussel naar Noord-Frankrijk. Via grensovergang Maubeuge, Soissons, Villers Coterets onder Parijs door naar Orleans.

Overnachting op de kazerne in Orleans

Dag 2: Dinsdag

Laden van de granaten op het munitiedepot onder Orleans

Overnachten op de kazerne in Orleans

Dag 3: Woensdag

Vanuit Orleans via Troyes, Chalons en Champagne, Verdun, Metz, grensovergang Forbach (D) naar een Amerikaanse luchtmachtbasis in Saarland. De voertuigen worden geparkeerd op een afgesloten landingsbaan.

Overnachten in een Duits hotel.

Dag 4: Donderdag

Vanuit Saarland naar Autobahnopgang Mannheim. Via Frankfurt en Oberhausen naar vliegbasis Deelen. Ook daar worden de voertuigen geparkeerd op een afgesloten landingsbaan.

Overnachten op luchtmachtbasis Deelen

Dag 5: Vrijdag

Lossen op diverse munitiecomplexen in Nederland. In de middag terug naar Keizersveer. Voertuigen schoonmaken en klaarmaken voor volgend transport.

Tegen het transport naar Orleans zei je geen nee! In die tijd waren de wegen in België ronduit slecht. De snelwegen waren ook nog niet allemaal aangelegd. Tot Brussel ging het wel. Daarna werd er alleen gereden op tweebaanswegen totdat je bij Mannheim (D) weer de snelweg op kon. De slechte staat van de wegen in België was ook één van de oorzaken dat er met de geladen trekker-opleggers dwars door Frankrijk gereden moest worden richting Saarland. Die hobbels en gaten waren te gevaarlijk. Onderweg werd er gegeten in Routiers restaurants. Als er veel vrachtwagens voor de deur stonden, wist je dat het eten goed was!



In Orléans werd er geslapen in een Franse kazerne waar elitetroepen werden opgeleid. Daar staken wij maar schamel bij af. Het eten was niet om over naar huis te schrijven. Een hoop knoflook en weinig vlees.

Eenmaal op weg naar Duitsland, werd er stevig doorgereden. Met een koffiestop en een stevige lunch vlogen de kilometers onder de banden door. In Verdun begon het echte werk. Daar bleek dat de YT 514 qua vermogen heel wat te kort kwam. Een hele lange klim zorgde er voor dat er op het laatst stapvoets gereden werd. Hierop speelden iedere keer grapjurken in door een touw aan de bumper vast te binden en dan er al trekkend voor te gaan lopen. Hilariteit alom natuurlijk en dan die gezichten in de tegemoet komende auto's!

Nadat de voertuigen op een afgesloten startbaan van een Amerikaanse basis waren neergezet, werd er kwartier gemaakt in een klein gezellig hotelletje. Achter de tap de eigenaar Helmut. De nodige schnitzels waren natuurlijk welkom en ook het Duitse bier smaakte iedere keer weer prima!

De volgende dag moest er nog even over tweebaanswegen worden gereden totdat eindelijk de Autobahn daar was. Met een paar tussenstops in één ruk naar de vliegbasis Deelen. Ook hier de voertuigen weer op een startbaan en werd het onderofficiershotel betrokken.

In Deelen hadden wij niet zo'n goede naam. De onderofficiersbar was officieel open voor ons, maar meestal als we ons neus om de deur staken, dan hoorde je steevast: "laatste rondje!" of nog erger "We gaan sluiten!". Vindingrijk als wij waren, hadden we daar natuurlijk een oplossing voor.

Eenmaal werd er met witkalk op de zijkant van een huif de volgende tekst opgezet: MAAS & CONSORTEN , INTERNATIONALE TRANSPORTEN. Met die huif hebben we een flink stuk door Duitsland gereden, op Deelen gestaan en zijn wij bij een munitiecomplex geweest. Onderweg naar Keizersveer hebben we met emmers water de letters er weer afgewassen. Bij binnenkomst in Keizersveer stond er veel kader, majoor Maas voorop, te kijken. Ze hadden e.e.a. al telefonisch doorgekregen. Later in de bar werden we "ondervraagd" maar als goed AAT'er hielden we ons mond.

Een persoonlijke herinnering van Henk Kruit

DE PERIODE MAJOR MAAS (15 MEI 1970 – 14 MEI 1973)

Gedurende de gehele periode is de sergeant-majoor Ton de pelotonscommandant van 832.

Tijdens mijn functievervulling bij 829/832 waardeerde ik het meest dat er altijd reële opdrachten waren. Of het nu ging om munitie- of brandstofvervoer of inzet bij grote oefeningen. Het was nooit toneelspel, zoals bij veel andere onderdelen. Ik was ook PC van een Lichte Transportcompagnie geweest en daar was het wel anders. Daarnaast moesten we natuurlijk bij de jaarlijkse Commando-Inspecties wel een voldoende halen voor militaire kennis en vaardigheden. En dat lukte, omdat de meesten wel inzagen dat we tenslotte een militaire eenheid waren. De chauffeurs hadden over het algemeen een groot verantwoordelijkheidsgevoel en het onderlinge vertrouwen was groot. De vrijheid van handelen op alle niveaus, het gegeven dat er weinig bureaucratie was, en dat de oudere onderofficieren veel vakkennis hadden, heb ik zeer gewaardeerd. Vooral de transportdrachten naar Orleans en Nottingham hebben grote indruk op mij gemaakt. Van beide heb ik ruimschoots mijn portie gehad. In beide transporten ging het om mortiermunitie. Van beide herinner ik mij een incident waarbij ik de regels zwaar overtrad maar toch voor mijn gevoel naar de mannen kon waarmaken dat ik juist had gehandeld. Uit Orleans heb ik een zwaar beschadigde personenauto van een daar geplaatste onderofficier in laten laden en rechtstreeks naar Nederland laten vervoeren. Het totaal volume aan capaciteit stond dat toe en we haalden deze man uit de penarie. In Engeland "sandwichten" we in februari (ik dacht 1970) op een gladde, aflopende weg de auto van een Nederlandse bloembollenkoopman. Tegen de orders in heb ik die auto op een lege oplegger van een retourtransport laten zetten en de volgende ochtend in Lisse laten afleveren. Aanvankelijk zwaaide er wat, maar toen het Bureau Claims van Defensie deze handelwijze achteraf toejuichte, was het leed geleden. Vertrouwen geven wordt zelden beschaamd. Als het zou kunnen, zou ik nog eens een keer van gedachten willen wisselen met CSM Schilders over zijn ervaringen bij de AAT in Nederlands-Indië.

Een persoonlijke herinnering van Anne Tjepkema

Al vrij snel na zijn aantreden neemt de majoor Maas het initiatief om in het kader van het verbeteren van het imago van de eenheid een gedenkboek samen te stellen ter gelegenheid van het 15-jarig bestaan. Kennelijk heeft de majoor bij het aantreden een missie meegekregen van hogerhand. Dit gedenkboek is van grote nut geweest bij de samenstelling van de publicatie die u nu leest.

Op 16 oktober 1970 is het zover. Op grootse wijze wordt het derde lustrum gevierd. Het OCAAT stelt zelfs vanaf 07.30 uur het tamboerkorps ter beschikking.



Heel bijzonder is dat op die dag alle chauffeurs op het thuishonk in Keizersveer zijn en er niemand bezig is met het uitvoeren van een transport. Reden om de mannen een feestmaal aan te bieden.



De legerkoerier besteedt er in een uitgebreid artikel aandacht aan, waarin onder meer melding wordt gemaakt van de zelfstandigheid van de individuele chauffeurs en de goede opleiding die de technisch specialisten (TS) aangeboden krijgen. Op dat moment hebben 829 en 832 tezamen de beschikking over niet minder dan 68 10-tonners.

Ik denk met veel respect terug aan onze CSM: sergeant-majoor Jan Schilders. Deze man was met recht de verbindende schakel in de compagnie. Een mooi persoonlijk voorbeeld is het volgende waargebeurde verhaal. Zeven jaar lang had ik met plezier gewerkt. Aan het einde van mijn dienstdienst realiseerde ik mij dat ik toch wel erg braaf was geweest. Daar wilde ik nu wel eens een einde aan maken. Ik beraamde een plan om een paar dagen licht arrest te 'scoren'. Op een mooie vrijdagmiddag was mij de eer vergund om voorafgaand aan het verlof een kastinspectie te ondergaan. Dit leek mij een uitgelezen kans. Ik besloot om tijdens de inspectie een douche te nemen. En natuurlijk pikte de sergeant der eerste klasse (naam bij mij bekend) die de inspectie uitvoerde dat niet. Hij rapporteerde mij acuut bij de CC: de majoor Maas. Dezelfde middag werd ik door onze CSM de kamer ingeloodst en persoonlijk door de majoor Maas 'een kopje kleiner gemaakt'. In het kort kwam het er op neer dat Nieuwersluis een geschikte straf zou zijn voor dit gevalletje dienstweigeren. Ik zag de CSM bijna van zijn stokje gaan. Hij vond deze straf wel erg zwaar. Na enige discussie werd ik de gang op gestuurd. Na 10 minuten kwam de CSM de gang op, legde een arm om mijn schouders en vertelde dat er helaas niet aan een proportionele straf was te ontkomen. Met die wetenschap ging ik naar binnen. Strak keek majoor Maas mij aan en deelde mij mee dat de straf door toedoen van de CSM was verlaagd tot 8 dagen verzuimd arrest. Had ik toch even een aardige misrekening gemaakt. Eenmaal weer buiten kwam de CSM naar mij toe en zei: "Ik zal zorgen dat je van maandag tot vrijdag op een aaneengesloten transport wordt ingezet. Dan heb je er niet zoveel last van!"

CSM Jan Schilders, Jij was een echte klasbak!

Het bijzondere van een plaatsing bij 829/832 was de diversiteit aan transporten naar het buitenland. Elke week weer een nieuw avontuur. En dan te bedenken dat ik voor mijn plaatsing geen weet had van wat de buitenwereld mij te bieden had. Mijn dienstdienst bij 829/832 was in een woord: fantastisch!

Een persoonlijke herinnering van Piet van Tiel

De bij de majoor Lupker ingezette lijn om een transportcompagnie vooral ook in te zetten voor het uitvoeren van transporten, wordt onder leiding van de majoor Maas voortgezet. Daarvan is onderstaande foto een niet te ontkennen bewijs.



Op de foto is de hele compagniestaf te zien: van links naar rechts majoor Maas (CC), eerste luitenant Roos (plv CC), sergeant-majoor Schilders (CSM) en uiterst rechts de allerbelangrijkste functionaris voor een transportcompagnie: de sergeant wegtransport: sergeant der eerste klasse Lucas

Een jaarlijkse 'traditie' is het bivak in Zwiggelte (Drenthe) in de maand mei. Van chauffeurs worden dan weer militairen gemaakt. Maar natuurlijk is het 's avonds ook gezellig op het vaste CP-adres.



Ondanks vele duizenden kilometers ervaring gaat het niet altijd goed. Soms wordt een situatie toch nog verkeerd ingeschat. In 1971 raakt eerst in Bergen op Zoom een auto met 10.000 liter diesel en later in het jaar een auto met 10.000 liter benzine in Wezep van de weg.



Zijn er dan geen helden in de periode van majoor Maas? Echt wel!

Op 20 augustus 1972 reikt de majoor aan de korporaal der eerste klasse van Praat (3^e van links) en de sergeant-majoor Ton (uiterst rechts) het rode erekoord uit. Overigens heeft Ton in de rang van sergeant der eerste klasse al een keer eerder, na de winteractie in 1963, een rood erekoord



ontvangen. Nadat de heer van Geffen (3^e van rechts) uit Rosmalen op 29 juni met zijn auto op de rijksweg ter hoogte van Drunen te water raakt, brengt de sergeant-majoor Ton het onder water beknelde en zwaar gewonde slachtoffer naar boven waarna hij samen met de korporaal van Praat gedurende ruim 20 minuten een dubbele slagaderlijke bloeding aan het hoofd van het slachtoffer weet tegen te gaan. Vervolgens hebben zij, door het uitblijven van medische hulp, de gewonde samen met drie andere militairen naar het ziekenhuis vervoerd.

*Als ik wel eens mijmer over mijn tijd bij 829/832, dan denk ik aan die dag in september 1971 dat ik me als kersverse vaandrig meldde bij de kazerne in Keizersveer. Mijn lieve echtgenote (we waren een maand eerder getrouwd) stond met onze Fiat 600 achter de wacht geparkeerd en stond te wachten tot ik mijn spullen uit de auto kwam halen. Plotseling stak er een besnord iemand, gekleed in sporttenue, zijn enigszins bezwete hoofd door het geopende portierraampje en vroeg haar op enigszins barse wijze wat ze daar stond te doen. Het toch wat overrompelde meisje van 24 jaar legde e.e.a. uit en mocht gelukkig daar blijven wachten. Later bleek dat haar eerste ontmoeting te zijn geweest met C-829/832, tevens kazernecommandant: majoor Antonio Maas. De kameraadschap en gedrevenheid binnen de eenheid, niet alleen bij het kader maar ook bij TS'ers en dienstplichtigen maakten mijn tijd heel bijzonder. Iedereen was er best trots op om bij een "zware" compagnie te mogen dienen in plaats van bij een "lichte" compagnie. Voor mij persoonlijk waren die goede ervaringen in 1984 (ik was in 1974 afgezwaaid) doorslaggevend om opnieuw als horizontaal instromend AAT officier bij defensie aan de slag te gaan. In de selectie was mij eerst een functie bij de Militaire Administratie aangeboden. Daar had ik echter geen trek in. **"Eens AAT'er altijd AAT'er!"** De schietseries in Hohne waren voor "mijn" munitie transportpeloton altijd hoogtij dagen. Enkele weekjes in de barakken of tenten op Kamp Hohne waren een mooie afwisseling van het "dagelijkse leven" op de Pontonnierskazerne. Ik heb zelfs nog rijlessen op de YT 514 met huifoplegger gevolgd. Dat hoorde erbij als pelotonscommandant 1^e peloton. Het rijexamen werd afgenomen door Commandant Rijschool Keizersveer: de kapitein Nees van Nes. Met de combinatie achteruit het pleintje voor de officiersmess rond zonder een keer vooruit te steken om te corrigeren. Overigens wel in één keer geslaagd. Ik weet dat het niet meer kan, maar als het wel zou kunnen zou ik nog wel eens willen praten met mijn helaas veel te vroeg overleden plaatsvervangend Commandant 829/832 Zware Transportcompagnie: toen kapitein Nol Hofstee. Als collega, meerdere en als mens iemand die ik nimmer zal vergeten. Ik heb hem na mijn terugkeer bij de AAT gelukkig nog enkele malen ontmoet, hij was inmiddels bevorderd tot brigade-generaal. Mijn vraag zou zijn: Hoi Nol, hoe staat het leven?*

Een persoonlijke herinnering van Leo Zwaal

Gedurende een korte periode van 14 mei 1973 tot 18 juli 1973 neemt kapitein Hofstee het commando over de compagnie waar.

DE PERIODE MAJOOR VAN DER HAM (18 JULI 1973 – 4 NOVEMBER 1974)

Gedurende de gehele periode is de sergeant-majoor Ton de pelotonscommandant van 832.

Als ik terugblik op mijn verblijf bij 829/832 denk ik onmiddellijk aan markante mannen als CSM Schilders en mannen als CSM Neve en Lucas Huigen. Het was de eerste plaatsing na mijn opleiding, ik was relatief jong en wilde zoveel mogelijk doen. Ik zou uiteindelijk 10 jaar bij de compagnie blijven. En dat is best lang voor een kaderlid. Vooral de transporten naar Engeland die in totaal gedurende 40 weken moesten worden gereden, herinner ik mij nog goed. Op maandag vertrokken 7 vrachtauto's en op dinsdag nog eens 8. Op donderdag en vrijdag keerden de mannen dan weer terug.

Ik heb twee belangrijke lessen geleerd:

Je bent nooit klaar met je werk; het houdt ook niet om 5 uur op.

Laat alle mensen in hun waarde.

Als het mogelijk zou zijn, zou ik nog eens met sergeant-majoor Cor Ton willen praten over hoe hij die periode heeft beleefd.

Een persoonlijke herinnering van Toon van Geel

Deze commandant heeft net als veel anderen een verleden bij 829/832. Als beginnend pelotonscommandant dient hij onder de majoor Lupker. Later in zijn carrière wordt hij als commandant van de school reserve officieren (SRO) op het Opleidingscentrum AAT in de Koning Willem II kazerne de opleider en 'leverancier' van een groot aantal dienstplichtige vaandrags die hun dienstplicht vervullen bij 829/832.

Tijdens het commando van deze majoor komt een einde aan een van de vele 'heldendaden' van 832. Jarenlang worden de militaire vliegvelden met brandstof bevoorrad door civiele transportbedrijven. Maarrrr...als de sneeuw (vaak onverwacht, want KNMI-weeralarmen code rood en oranje bestaan nog niet!) het rijden op de Nederlandse wegen onmogelijk maakt, wordt de hulplijn ingeroepen: 832. De terreinbegaanbaarheid van de YT 514 kent geen concurrentie. Als het er echt op aankomt, komt 832 te hulp en niet alleen tijdens de afgesproken cao-tijden. 832 rijdt gewoon altijd. Nog in januari 1974 laadt 832 in Pernis de AVTAG (*aviation turbine gasoline*) en levert deze af bij de vliegbases in Volkel, Twente en Leeuwarden. Overigens is het interessant te weten dat de AVTAG niet alleen gebruikt wordt voor de Starfighter en de NF-5, maar ook voor het speciale voertuig dat de KLu ontwikkeld heeft voor het schoonblazen van de start- en landingsbanen.

DE PERIODE MAJOOR VAN NES (4 NOVEMBER 1974 – 1 SEPTEMBER 1977)

Tot 1975 is de sergeant-majoor Ton nog de pelotonscommandant van 832. In dat jaar neemt de eerste luitenant Modderkolk het commando over.

In 1975 viert de compagnie het 4^e lustrum. Overdag zijn er sportwedstrijden, waarbij zelfs de Koninklijke Militaire Kapel een optreden verzorgt. Het munitiepeloton wint de wisselbeker. De CSM (sergeant-majoor Schilders) organiseert op vrijdagavond 21 februari vanaf 20.00 uur in de onderofficiersmess ook nog eens een reünie, waarbij ook de dames zijn uitgenodigd. Hij zorgt zelfs voor muzikale omlijsting van het "Big Tower Kwintet". Helaas kan de burgemeester niet deelnemen omdat hij die avond een hoorzitting heeft in het kader van het gemeentelijk herindelingsplan. Althans dat schrijft hij aan de majoor van Nes.

In juni van hetzelfde jaar neemt de korporaal der eerste klasse Meyer i.v.m. het bereiken van de leeftijd van 55 jaar na jaren trouwe dienst afscheid van defensie en natuurlijk van 829/832.



Tijdens zijn commando ontvangt majoor van Nes nog vele dankbetuigingen voor de inzet van zijn eenheid bij allerlei oefeningen. Doorgaans betreft het dan de steun van 829 en 832 aan munitie aanvullingsplaatsen en aanvullingsplaatsen brandstoffen, oliën en smeermiddelen.

Wat minder bekend is maar door militairen net zo gewaardeerd wordt, is dat 829/832 decennialang ook zorg heeft gedragen voor de dagelijks opvoer van vers in Nederland gebakken brood naar allerlei oefenlocaties in Duitsland⁴. Overigens zijn het in het begin vooral de chauffeurs van 832 die het broodtransport uitvoeren. 829 rijdt dan nog met benzinevoertuigen, terwijl 832 op dat moment al beschikt over de op diesel rijdende YT 514⁵. Opvoer naar de schietseries in Munster Süd en Bergen Hohne, die meerdere weken duren, en de kleinere en kort durende bataljonsoefeningen van de infanterie in Sennelager zijn bij veel chauffeurs bekende transportopdrachten. Tijdens deze oefeningen rijden de dubbel bemande voertuigen dagelijks vanaf de broodbakkerij naar de door de intendance ingerichte



aanvullingsplaats (grote oefeningen) of verdeelplaats (kleine oefeningen). De chauffeurs melden zich heel vroeg in de ochtend bij de bakkerij. In de loop der jaren slepen veel verschillende bakkerijen het lucratieve



defensiecontract in de wacht. Zeker is dat broodfabriek de Halm, liggend aan de haven van Apeldoorn, de Tarvo broodfabriek in Deventer, de COOP in Zwolle en de Graafs bakkerijen in Bunschoten tot de gecontracteerde leveranciers behoren.

Na meegeholpen te hebben bij het laden, rijdt de eerste chauffeur via één tussenstop naar het losadres. Het intendancepersoneel verzorgt daar het lossen. De tweede chauffeur die op de heenweg 'gerust' heeft, kruipt daarna achter het stuur en de eerste chauffeur neemt 'rust'. Vaak neemt men dan vlak voor terugkeer op Nederlands grondgebied een korte pauze om een "Strammer Max" te scoren. Er zijn niet te verifiëren verhalen dat sommigen ook van de gelegenheid gebruik maken om een 'afzakkertje' te kopen. Dat helpt bij het in slaap komen op het overnachtingsadres in de omgeving van de bakkerij waar de volgende ochtend weer geladen moet worden. Sommige militairen zijn zelfs zo creatief en handig dat zij rustplaatsen in de huif inbouwen, waardoor het bezoek aan een kazerne niet langer nodig is⁶. Men slaapt dan gewoon dicht bij het laadadres. Doorgaans echter wordt de oplegger geparkeerd bij het laadadres en slapen de chauffeurs op een nabij gelegen kazerne.

⁴ Tot midden jaren '60 is 829 Zware Transportcompagnie ook vaak ingezet voor het opvoeren van brood naar kazernelocaties in Zeeland, Noord-Brabant en Limburg. Dat brood wordt dan nog gebakken in een van de militaire broodbakkerijen die Defensie in die jaren nog rijk is. 154 Intendance Basisbakkerijcompagnie bestaat uit drie pelotons die bakkerijen hebben in Amsterdam, Deventer en Vught. Voor deze laatste bakkerij gevestigd op de Brederodekazerne verzorgt 829 de bezorging.

⁵ Dat diesel bij extreem lage temperaturen gaat vlokken, wordt enige jaren later in de praktijk ervaren, ennn... met gebruikmaking van 'host nation support' op een inventieve manier (de 'Ebel-bypass') opgelost. De insider weet dat het hier gaat om Ebel Zijlstra die jarenlang alles heeft gegeven om het brood bij de militairen op oefening te bezorgen.

⁶ Deze modificaties schijnen soms zelfs tijdens de rit gebruikt te zijn door de 'rustende' chauffeur.

De periode majoor Mens (1 september 1977 – 1 oktober 1980)

Tot 1978 is de eerste luitenant Modderkolk de pelotonscommandant van 832. In dat jaar neemt de eerste luitenant Moerkens tot 1980 het commando over.

Ik denk aan 829/832 terug als een leuke club mensen, met sergeant Toon van Geel als spil. Hij had de dagelijkse leiding. Dat merkte je toen luitenant Modderkolk wegging naar de staf en we een dienstplichtig vaandrig Op den Berg kregen. Sergeant Toon van Geel wist precies van de hoed en de rand. Ook tijdens oefeningen instrueerde hij de vaandrig voor de besprekingen wat hij moest zeggen. We hadden sowieso goed kader. Tijdens een non-stopoefening zou er elk moment van de dag eten zijn, maar meestal was er 's nachts en 's avonds niks te eten. Alleen op tijden dat de Winkelmankazerne openingstijden had, kon je aanschuiven. Wij kwamen natuurlijk wel eens chauffeurscafés tegen en dan ging je daar wat eten. Zo zijn we ook een keer door Modderkolk en van Geel op de laatste avond van een oefening naar het welbekende Visbecker Braut bij Wildeshausen gestuurd waarna we de kosten ook nog eens mochten declareren.

De oefening die op mij grote indruk heeft gemaakt, is de oefening INTERACTION. Voor mij duurde de oefening maar 3 weken, maar voor een klein deel van het BOS-peloton duurde deze door de schietserie nog veel langer. Wij waren ingedeeld bij 121 Gemengde Intendance Aanvullingsplaatscompagnie. Daar hadden we trouwens niet echt veel mee te maken. We aten wel in hun eetzaal die in een tent was ingericht, maar we hadden een eigen tentenkamp waar we sliepen.

Als je niet op transport was, werd de ochtend besteed aan onderhoud. In de middag gingen we dan vaak sporten. Ik kan mij ook nog goed herinneren dat ik samen met enkele andere soldaten, die opgeleid waren als timmerman, gevraagd werd om de officiersmess te verbouwen. Gedurende twee weken hebben wij toen een nieuw plafond gemaakt en ook de bar aangepast, zodat de bezoekers via het raam vrij uitzicht kregen naar buiten i.p.v. op een blinde muur.

Mijn belangrijkste les die ik geleerd is dat opdrachten altijd in groepsverband moeten worden uitgevoerd. Saamhorigheid is dan belangrijk. Heel bijzonder was het ook om mensen te leren kennen uit andere provincies met andere gewoonten en soms ook een andere mentaliteit. En toch stond je er bij een transportopdracht altijd als één hechte groep.

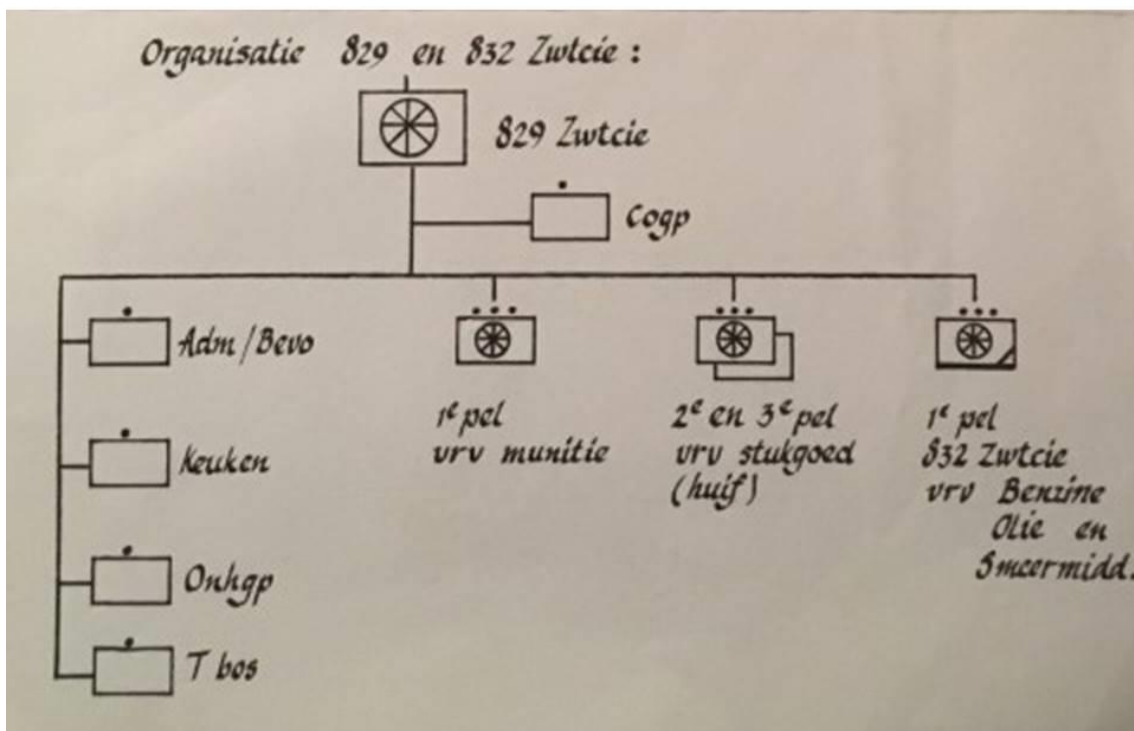
Een persoonlijke herinnering van Klaas Groen

Op vrijdag 31 augustus 1979 wordt de nieuwe compagniesbar, geheel verbouwd en gebouwd door eigen personeel, geopend door de sergeant-majoor Neve. Kennelijk worden wel vaker opgeleide timmerlui ingedeeld bij 829/832. De bar krijgt de toepasselijke naam: "De Atlas". Zelfs dagblad "de Stem" besteedt er in de zaterdageditie aandacht aan compleet met foto.



Insiders weten dat 'teleshopping' voor de mannen van 829/832 geen nieuw fenomeen uit de 21^e eeuw is. Via "de Atlas" kun je in die tijd ook andere bestellingen doen van artikelen die niet voor komen in het cad assortiment. Verdere informatie over dit onderwerp is slechts in te winnen bij enkele ervaringsdeskundigen.

Op 1 april 1980 wordt tijdens een ceremonie het commando van de parate 829 en de mobilisabele Zware Transportcompagnieën door commandant 104 Transportgroep overgedragen aan commandant 105 Transportbataljon. Vanaf dat moment ziet de organisatie er "gecalligrafeerd" als volgt uit:



Kort daarna, op 22 en 23 mei viert de nieuwste eenheid van 105 Transportbataljon op grootse wijze het 25-jarige bestaan. Op donderdag 22 mei vinden de gebruikelijke sportwedstrijden plaats. Het 2^e peloton komt als grote overwinnaar uit de strijd. Na de middag komt de beste parachutist van de AAT en ook Nederland, kapitein Bram Lasschuijt jr. samen met twee luchtmachtcadetten vanuit de lucht een speciale herinneringstegel aanbieden aan de majoor Mens.



Op vrijdag 23 mei is er in de Jan Schildersbar⁷ een zeer druk bezochte reünie. Aansluitend is er tot in de late uurtjes een geweldig dansfeest. Door de slechte weersomstandigheden kan de geplande spectaculaire oplating van een heteluchtballon helaas niet door gaan. Het feest is er niet minder spectaculair om!

⁷ Jan Schilders is medio jaren '70 bij 829/832 bevorderd tot adjudant.

DE PERIODE MAJOOR BIESMANS (1 OKTOBER 1980 – 4 JUNI 1984)

Van 1980 tot medio 1981 is eerste luitenant In 't Veld de pelotonscommandant van 832. In dat jaar neemt de eerste luitenant van Gorp tot in 1983 het commando over. Hij wordt opgevolgd door tweede luitenant van Zon en begin 1984 draagt hij het commando over aan de tweede luitenant Luijsterburg.

Op 24 december 1981 kan dan toch het lang verwachte kerstcadeau worden opgehaald bij de Parkcompagnie in Stroe: de nieuwe DAF 2300 Turbo Intercooling ter vervanging van de YT 514 die echt aan het einde van zijn latijn is. Door de slechte weersomstandigheden durft de majoor Biesmans de aan hem aangeboden eerste proefrit niet aan. Beetje jammer!



Jarenlang gaat deze trekker zijn diensten bewijzen bij zowel 829 als 832.

Als ik terugdenk aan mijn tijd bij 829/832 dan komen er verschillende herinneringen naar boven. Als je ouder word, ga je graven in jouw verleden en ja daar is mijn tijd in Keizersveer een onderdeel van dat ik nooit zal vergeten. De oefeningen waar we naar toe gingen en meestal veel lol hadden, het materiaal dat je tijdens die koude winters wel eens in de steek liet, maar ook de minder leuke dingen zoals in de nacht moeten wacht lopen in de bittere kou, en het onderweg in Duitsland samen met je maten eten om maar niet te hoeven eten op het oefenterrein. Mijn diensttijd was voor mij natuurlijk een baan als KVV'er voor 6 jaar. Ik wilde altijd graag rijden en militair worden. Toen ik in 1977 op moest komen als dienstplichtige heb ik direct gesolliciteerd naar de functie van chauffeur tankvoertuigen. Na een selectieprocedure kreeg ik te horen dat ik voor deze functie werd toegelaten en na een rijopleiding in Keizersveer terecht zou komen bij het BOS peloton 832 Zwctie. Dit was precies wat ik wilde. Met name de schietseries in omgeving Hohne en de overslagen in Dünsen kan ik mij nog goed herinneren. Tijdens de weekends hadden we altijd veel lol en gingen ergens een hapje eten. Ik kan me nog een kleine Stube niet ver van de tankbaan herinneren die Onkel Noll heette en waar we vaak kwamen. Zomers gebeurde het wel eens dat het een rustige dag was en we dan heerlijk op ons veldbedje konden liggen bakken in de zon. De belangrijkste les die ik bij 832 geleerd heb, is het respect onder elkaar met de mensen in jouw peloton. In die zes jaar ben ik natuurlijk diverse mensen tegen gekomen en vooral de dienstplichtigen waren van uiteenlopende aard. Er zaten vrachtautochauffeurs onder maar ook mannen die rechten studeerden of ingenieur waren. Maar dat was binnen het peloton niet belangrijk. Wij hadden respect voor elkaar en voelden ons allemaal verbonden met een zekere trots dat we lid waren van de club van 829/832. Ik kijk uit naar de ontmoeting met Anton van Gorp, de laatste pelotonscommandant van 832 die ik me herinner. Ik zou hem willen vragen of hij nog weet wie ik ben en wat hij nog weet van mijn korte lontje en ongeduld. Ook zou ik wel willen weten waarom hij het leger heeft verlaten voor een baan als burger. Hij was volgens mij afgestudeerd aan de Koninklijke Militaire Academie. Nu is hij volgens mij werkzaam als General Manager bij Cash & Carry in Kazachstan.

Een persoonlijke herinnering van Albert van de Bildt

Opmerkelijk feit: Hoewel 829/832 gespecialiseerd is in gemotoriseerd wegtransport, verplaatst majoor Biesmans zich doorgaans met zijn eigen CC-fiets.



DE PERIODE MAJOR BARNHOORN (4 JUNI 1984 -10 NOVEMBER 1986)

Gedurende de gehele periode heeft de tweede luitenant Lijsterburg het commando gevoerd over 832.

Deelname aan de sportdag van 105 Transportbataljon is een van de eerste testcases voor deze nieuwe commandant van 829/832. Hij treedt zelfs op als gastheer. En zoals het een goed gastheer betaamt, gaat de eenheid niet vol voor de winst. Waarschijnlijk heeft de CC deze gouden regel tijdens zijn eerdere verblijf bij 829/832 geleerd en niet vergeten.

Na het aantreden van de tweede luitenant Lijsterburg in 1984, begint deze, naar later blijkt, laatste commandant BOS-peloton aan de ontwikkeling van een eigen identiteit voor het enige parate peloton van 832 Zware Transportcompagnie. Uiteraard hoort daar ook een eigen logo bij. Natuurlijk is het dan leuk een sticker of een tegel uit te geven. Maar als echte 'zware' mannen kan dat natuurlijk ook op een meer 'gewichtige' manier, zoals op de foto is te zien. De steen is een 'aandenken' aan een van de vele oefeningen in Duitsland die zonder NL302 is ingevoerd.



In mei 1985 wordt natuurlijk weer de inmiddels traditionele reünie georganiseerd. Ditmaal ter gelegenheid van het 30-jarig bestaan van de eenheid

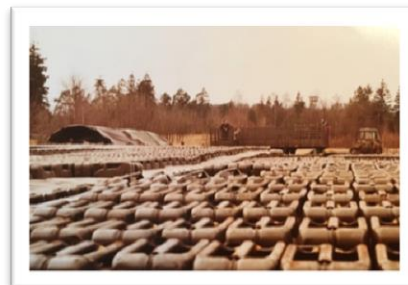
In de zomer van 1985 voert de eenheid een wel heel bijzonder munitietransport uit. De Koninklijke marine neemt afscheid van de jagers uit de provincie-klasse. Daardoor zijn de 315 kilo wegende dieptebommen overbodig geworden. De mannen van 829/832 vervoeren deze overbodige munitie naar Duitsland om deze onschadelijk te laten maken door een in 'demilitariseren' gespecialiseerd civiel Duits bedrijf.

Een van de laatste 'heldendaden' van 829/832 is het geslaagde MIO-examen op 20 augustus 1985. Onder een mild zonnetje reikt commandant Legerkorps Logistiek Commando (LLC), de brigade-generaal Boog een tevredenheidsbetuiging uit aan majoor Barnhoorn wegens het bij een MIO-inspectie verwerven van de kwalificatie goed voor alle aspecten, waaruit de bijzondere toewijding en plichtsbetrachting voor het onderhoud van het bij de compagnie aanwezige materieel, zo meldt de generaal tijdens zijn toespraak.

Niet zo bijzonder! Een chauffeur zorgt nu eenmaal goed voor zijn auto. Dat geldt voor iedereen maar zeker voor de AAT'ers van 829/832!

In het najaar van 1985 neemt een groot deel van de eenheid deel aan de oefening AUTUMN SUPPORT. De eerste bulkbrandstof wordt geladen in de CEPS-depots in Woensdrecht, Markelo

en Klaphek. Tijdens de oefening zelf is het vooral CEPS-depot Hodenhagen dat bezocht wordt. Het blijkt dan, dat de goede band, die de chauffeurs gedurende vele jaren hebben opgebouwd met de Duitse beheerders, toch wel een uitkomst is als plotseling op zondag extra brandstof moet worden bijgehaald.



Aan het einde van 1985 blijkt dat 829/832 in januari 1986 zal gaan verhuizen naar de Generaal de Bonskazerne in Grave. De infra en de parkeerplaatsen voldoen gewoon weg niet meer aan de eisen. Uiteindelijk wordt de verhuizing uitgesteld tot 6 februari 1987.

Op 1 maart 1986 volgt een grote herstructurering waaraan ook 105 Transportbataljon niet ontkomt. Dat heeft uiteindelijk ook gevolgen voor 829 en 832.

Op 26 juli 1986 werd ik als OCV (officier civiele vakopleiding) geplaatst bij 829/832. Ik was als OCV verantwoordelijk voor de detacheringen van de technisch specialisten (TS'ers) naar de specifiek op hen afgestemde opleidingen op allerlei plaatsen in het land. Bij 829/832 had ik te maken met twee soorten TS'ers: chauffeurs en monteurs. De meesten verlieten de eenheid na 5 jaar. Doorgaans bezaten ze dan inderdaad een diploma waar je wat mee kon in de burgermaatschappij. Sommigen verlengden aan het eind van hun contract nog eens voor 4 jaar. Wat ik me nog goed kan herinneren is dat de dienstplichtige chauffeurs vonden dat ze te weinig op transporten werden ingezet. De TS'ers reden relatief veel kilometers; ik weet niet of dat contractueel was toegezegd. In die tijd was er al een trend waarneembaar dat 829/832 steeds minder transportopdrachten kreeg. Majoor van Hoorn Alkema heeft toen de regel ingevoerd dat de transportopdrachten zo moesten worden verdeeld dat ook de dienstplichtigen regelmatig aan bod kwamen.



Een persoonlijke herinnering van Theo Hurkens

Volgens de bronnen draagt majoor Barnhoorn op 10 november 1986 het commando over aan de kapitein en later majoor van Hoorn Alkema.

DE PERIODE KAPITEIN/MAJOR VAN HOORN ALKEMA (10 NOVEMBER 1986 – JULI 1988)

Gedurende de gehele periode heeft de tweede luitenant Luijsterburg het commando gevoerd over 832.

Feest vieren is een onderdeel dat 829/832 bijzonder goed beheerst. Dat ondervindt de nieuwe CC al vrij snel. De eerste week van december kent een traditie, die vandaag de dag niet altijd overal positief wordt ontvangen: Sinterklaas en Zwarte Piet. En natuurlijk komt dit illustere en dan nog zeer gewaardeerde duo op bezoek bij de mannen van het zwaar transport. De keuze van het transportmiddel maakt gelijk duidelijk dat er ook andere vormen van zwaar transport bestaan. Dat de Sint een zwaar gewicht is, heeft de CC al snel door, als de Sint tijdens het appel de regie overneemt.

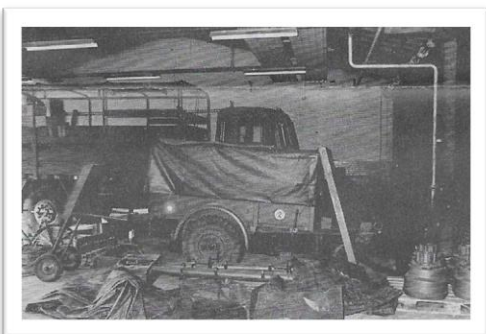


Zoals al eerder vermeld, vindt de daadwerkelijke verhuizing naar Grave uiteindelijk pas op 6 februari 1987 plaats. Met enige weemoed neemt men afscheid van de Pontonnierskazerne in Keizersveer maar welbeschouwd, keert de eenheid terug naar de plaats waar de geschiedenis in 1955 is begonnen. De cirkel is rond!



De eenheid is weer “thuis”!

Op de eerste dag zelf zijn de meesten er gelijk al van overtuigd dat de verhuizing een goede zaak is. De onderhoudsgroep die jarenlang in aftandse infra heeft moeten pionieren, krijgt nu de beschikking over een van de modernste werkplaatsen die defensie rijk is. Zo gaat men o.a. beschikken over een geautomatiseerde remmentestbank, een geheel betegelde en van een



afzuiginstallatie voorziene acculaadruimte met calamiteitendouche en een enorme smerput.

Van krapte....naar ruimte!

Na mijn officiersopleiding op het OCAAT in Tilburg zei sergeant-majoor van Geel dat ik naar 829/832 Zware Transportcompagnie in Grave zou gaan. "Het is wel een speciale compagnie. Ook de jongens zijn zwaar. Je moet wel jouw mannetje staan, maar als je het goed doet, zal je daar een goede tijd beleven." zo meldde hij mij.

Juli 1987. Tjonge, wat keek ik in het begin op tegen al die kerels. Ik was maar een groentje en plotseling stond ik als frisgebakken provinciale vaandrig tegenover al die kerels: mannen met tattoos, mannen uit de stad, mannen met een gezin en mannen met ervaring. Wat scheet ik in mijn broek. Toch waren het juist die kerels, die mannen, die ervoor zorgden dat het 'vaantje' door zijn dienstitijd kwam. Eerst uitproberen, daarna omarmen.

Het derde peloton, waarvan ik de commandant was, was een beetje het stiefkindje van de compagnie. We hadden een vast schema: twee weken transportdienst en dan weer twee weken onderhoud. Als wij transportdienst hadden, waren er maar zelden opdrachten. Onderhoud dus maar weer.

Jammer genoeg werd ik in de laatste periode van mijn dienstitijd verantwoordelijk voor troepenvorming: de militaire opleiding voor de nieuwe lichte chauffeurs.

Tegen het einde van mijn dienstitijd heb ik nog even getwijfeld of ik niet zou bijtekenen. Uiteindelijk heb ik, ondanks de economische slechte situatie, besloten in april 1988 als reserve tweede luitenant de dienst te verlaten. Sergeant-majoor van Geel had gelijk: 829/832 was speciaal. Niet alleen zwaar transport, maar ook zware kerels. Echte kerels. Prachtkerels. Daardoor had ik een goede tijd, zeer goede tijd. Ik had geluk!

Een persoonlijke herinnering van Wiljo van Maren

Het personeel en het materieel van 829 en 832 gaan medio 1988 op in 111 en 112 Gemengd Zwaar Transportcompagnie. Daarmee komt een einde aan ruim 30 jaar samen wonen en samen werken van een unieke zware transportcompagnie. Het volgende hoofdstuk is gewijd aan deze eenheden en hun opvolgers.

Hoofdstuk 3 De opvolgers

Omdat de Legerraad in 1985 akkoord is gegaan met het bulkbevoorradingssysteem en het verbeterd munitiebevoorradingssysteem, en men de gehele transportorganisatie van het legerkorps heeft besloten te wijzigen, worden alle oude opleggers in de loop van 1988 vervangen door de zgn. btm'n (brandstoftransportmiddelen) en tr/olrs (trekker met opleggers) met VALK (verrijdbare autolaadkraan). Een bijzonder detail is dat in 1987 de eerste exemplaren al bij 829/832 instromen. De foto's hieronder vormen daarvan het harde bewijs.



Op een foto van het hoofgebouw van 111 Gemengd Zwaar Transportcompagnie, die in 1989 is genomen is, is duidelijk rechtsvoor te zien dat 829/832 nog steeds zichtbaar 'aanwezig' is.



In 1995 staat de volgende reorganisatie⁸ al weer voor de deur. 105 Transportbataljon wordt net als 102 en 103 Aanvullingsplaatsbataljon opgeheven. De eenheden worden dan verdeeld over twee Bevoorradings- en Transportbataljons.

111 Gemengd Zwaar Transportcompagnie wordt omgenummerd naar 160 Zwaar Transportcompagnie en ingedeeld bij 100 Bevoorradings- en Transportbataljon. Overigens moet daarbij vermeld worden dat in dezelfde periode ook 840 Zware Transportcompagnie, die het vervoer van rupsvoertuigen als hoofdtaak heeft, wordt opgeheven en opgaat in 160.

112 Gemengd Zwaar Transportcompagnie wordt omgenummerd naar 210 BOScompagnie en ingedeeld bij 200 Bevoorradings- en Transportbataljon.

Op grond van deze informatie is het gerechtvaardigd te stellen dat 111 en later 160 de opvolgers zijn van 829 (en natuurlijk ook 840) en dat 112 en later 210 de opvolgers zijn van 832.

Tien jaar later (2005) wordt weer een nieuw bevoorradingsconcept ingevoerd: het fysieke distributieconcept. De 4 ton en 10 ton vrachtauto's verdwijnen bij de gebruikende eenheden en de bevoorradingscompagniën. De btm'n en tr/olrs verdwijnen bij de transporteenheden van de twee bevoorradings- en transportbataljons.

⁸ Zo worden bezuinigingen in die tijd vaak 'verkocht'.

Alle voertuigen worden vervangen door zgn. wissellaadsystemen die worden ingedeeld bij vijf transportcompagnieën: 110 en 120, deel uitmakend van 100 Bevoorravings- en Transportbataljon en 210, 220 en 230 deel uitmakend van 200 Bevoorravings- en Transportbataljon.



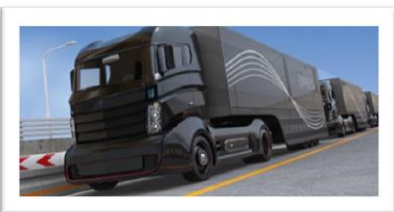
Vanaf dat moment beschikt 100 Bevoorravings- en Transportbataljon ook over 140 Zwaar Transportcompagnie, die je kunt beschouwen als de opvolger van 160 Zwaar Transportcompagnie.



Op de vraag: wie zet de traditie van 829 voort, is maar één antwoord mogelijk: 140 Zwaar Transportcompagnie. Deze unieke eenheid binnen Defensie bestaat uit 3 transportpelotons en beschikt over twee type trekker-oplegger-combinaties (TROPCO in de civiele maatschappij beter bekend als diepladers): 400 kN en 600 kN.



Op de vraag: wie zet de traditie van 832 voort, is ook maar één antwoord mogelijk: 210 Transportcompagnie. Sinds 2013 beschikt Defensie over 3 van dit soort eenheden.



Het zal niet lang meer duren dat ook deze eenheden weer toe zijn aan nog modernere vrachtauto's die mogelijk elektrisch aangedreven worden. En, je kunt het je misschien nu nog niet voorstellen, maar eens zullen er zelfs geen chauffeurs

meer nodig zijn, omdat de auto's dan volledig autonoom zullen zijn. De eerste proeven met colonnes waarin alleen in het eerste voertuig een chauffeur zit ("platooning"), zijn inmiddels bij het Britse en het Amerikaanse leger al uitgevoerd.



BIJLAGE 1 DE ONDERHOUDSGROEP

INLEIDING

“Zonder transport staat alles stil!” dat is een waarheid als een koe, maar “Zonder onderhoudsgroep staat elke auto stil!” is net zo waar. Dat geldt zeker voor de voertuigen van 829/832 Zwarte Transportcompagnie. Zoals wel vaker voor komt bij het ministerie van defensie moeten chauffeurs iets langer dan voorzien en soms verantwoordelijk is gebruik maken van de ingedeelde voertuigen. In die periodes zijn de ‘ridders van de weg’ afhankelijk van het vakmanschap, de inventiviteit en het doorzettingsvermogen van de ‘tovenaars van de werkplaats’. Daarom is het niet meer dan terecht dat in dit boekwerk ook aandacht wordt besteed aan deze mannen van 829/832 Zwarte Transportcompagnie.

WIE WAREN ZIJ, WAT WAS HUN GEREEDSCHAP EN WAT HEBBEN ZIJ GEPRESTEERD?

Alle begin is moeilijk. Die les leert ook de sergeant der eerste klasse M. Walraven (bij vrienden en insiders ook bekend als “Wallie”)⁹. Hij is de eerste commandant van de compagnies onderhoudsgroep (COG). In de eerste jaren ziet hij zich geconfronteerd met oude Amerikaanse voertuigen. Hij maakt ook de instroom van de DAF YT 1527 L32 en DAF YTT 1004 10 ton mee. Zijn enorme inzet en betrokkenheid wordt, uiteraard op voordracht van de chauffeurs en het kader, door majoor Lupker beloond met toekenning van het rode erekoord. In de loop van de jaren krijgt “Wallie” vele opvolgers. Goossens, Schrijen, Rokven, Verburg, Meeusen en Rapange zijn enkele bekende namen.

De COG bestaat uit een commandant, die vanaf een bepaald moment de rang van sergeant-majoor heeft, een plaatsvervanger in de rang van sergeant der eerste klasse die vaak belast is met de administratie, een behandelaar reservedelen die zaken doet met de bevoorradingsgroep van de compagnie, een bergingsgroep en een groot aantal monteurs. Op een gegeven moment bestaat de COG uit een groep van rond de 25.



⁹ Deze markante onderofficier is in 1968 overleden.

In het begin zijn de monteurs allemaal dienstplichtige soldaten, die vaak al een technische opleiding achter de rug hebben. Zo stromen er niet alleen meer of minder ervaren automonteurs en vrachtautomonteurs, maar ook bromfietsmonteurs en fietsenmakers bij de eenheid in. Vanaf 1966 komen er ook technisch specialisten, die moeten worden gezien als beroepsmilitairen met een tijdelijk dienstverband. Deze militairen volgen naast hun praktijkwerk in de onderhoudsgroep ook een civiele erkende opleiding tot vrachtautomonteur en verlaten (soms zelfs na een verlenging van hun contract) na afloop van hun contract de eenheid en ook de krijgsmacht. De chauffeurs van de bergingsvoertuigen zijn bijna altijd dienstplichtige militairen.

De onderhoudsgroep heeft een beperkt voertuigenpark dat bestaat uit:

- een klein wielvoertuig voor de commandant (eerst is dat een Nekaf en daarna een hele tijd de DAF YA 66),
- een zgn. toolset, met daarin een kleine werkbank, de gereedschapsuitrustingen en een beperkte voorraad reservedelen (heel lang is dat een YA 314) en
- een bergingsvoertuig, later twee, die ook wel takeldoos wordt genoemd (na de Amerikaanse Ward La France M1A1, zijn dat de YB 616, YB 626 en YBZ 3300)

Het bergingsvoertuig neemt vanaf het begin een belangrijke plaats in. Dat komt natuurlijk omdat het een zware vrachtauto is en pas als je daar de chauffeur van bent dan tel je echt mee bij 829/832 Zware Transportcompagnie.



De onderhoudsgroep is, zoals dat zo mooi heet, verantwoordelijk voor het 2^e echelons onderhoud, dat bestaat uit zowel correctief als preventief onderhoud. Het 1^e echelons gebruikersonderhoud wordt uitgevoerd door de chauffeurs. Het meer ingewikkelde en tijdrovende onderhoud is, in de periode dat 829/832 in Keizersveer is gelegerd, een taak van de centrale werkplaats in Dongen. Het mag geen verbazing wekken, dat de 'tovenaars' van de COG af en toe, soms zelfs zonder toestemming en met geritselde reservedelen, ook 3^e echelons herstelwerkzaamheden doen. De leeftijd van de voertuigen en het belang van het transport

vragen er om en het vakmanschap en de inventiviteit van de monteurs maken het mogelijk. Er zijn zelfs periodes, dat een aantal burgermonteurs vanuit Dongen gedetacheerd wordt om de inzetbaarheid van de voertuigen te verbeteren. Bijzonder is ook nog te vermelden dat een flink aantal Groenewegen opleggers is opgelegd in een zgn. mobilisatiecomplex in Ruinen. Eén keer per jaar moet daar preventief onderhoud aan gebeuren: een mooie zelfstandige opdracht met een bepaalde mate van vrijheid!

Een behoorlijk aantal malen wordt het onderhoud aan de wielvoertuigen (trekkers en opleggers) door het zeer kritische inspectieteam van het Materieel Inspectie Orgaan (MIO) beoordeeld als goed. Het gevolg is dan meestal, dat het personeel van de eenheid beloond wordt met een dag extra verlof. Op zich is het natuurlijk logisch, dat het onderhoud van de chauffeurs en monteurs van 829/832 vaak als goed wordt beoordeeld. Adel verplicht. Vaklui leveren nu eenmaal vakwerk af. De eerlijkheid gebiedt te zeggen, dat de inbreng van de nodige inventiviteit en creativiteit¹⁰, regelmatig een forse bijdrage levert. Nadat de inspecteurs van het MIO-team op het onderhoudsbord in de COG een aantal kentekens selecteren voor inspectie, gaat een team aan het werk om de vooraf geprepareerde en dus perfect onderhouden trekkers en opleggers van de geselecteerde kentekenplaten te voorzien. 829/832 is v.w.b. deze 'tovenaarsact' overigens geen uitzondering. Vele onderhoudsgroepen in die tijd beschikken over dezelfde inventiviteit en creativiteit.

¹⁰ Dat ligt dicht tegen fraude aan.

BIJLAGE 2 OVERZICHT VOERTUIGEN



**Diamond T975
met DAF aanhangwagen**



**Big Ford Marmon Herrington C900 tanker
met DAF aanhangwagen**



**DAF YT1527 L32
met DAF YTT 1004 10 ton huifoplegger**



DAF YT 514 met Groenewegen huif



DAF YT 616



DAF YT 616 met oplegger



**DAF YT 514
met nieuwe brandstofoplegger YAF 1024**



**DAF YT 514
met oude brandstofoplegger YAF 1014**



DAF YTV 2300 met LAG brandstoftrailer



DAF YTV 2300 met Jumbo trailer



DAF YTV 2300 met munitieoplegger



**STAU (steenauto)trailer
met VALK (verrijdbare autolaadkraan)**



Munitietrailer



YTT 1004 gemodificeerd naar Jumbotrailer

BIJLAGE 3 OVERZICHT KAZERNES

Noot

De informatie over de Generaal de Bonskazerne, de Pontonnierskazerne en de Ripperdakazerne is met toestemming deels overgenomen van de website www.jeoudekazernenu.nl

INLEIDING

829/832 Zware Transportcompagnie is in 1955 opgericht op de **generaal de Bonskazerne** in Grave. Later verhuist de compagnie naar de **Lunettenkazerne** in Vught. Een deel van 829 is op dat moment gedetacheerd en gelegerd in de **Ripperdakazerne** te Haarlem. Na Vught wordt de **Pontonnierskazerne** in Keizersveer de locatie van de eenheid. In 1986 keert de eenheid terug naar de generaal de Bonskazerne te Grave.

INFORMATIE OVER DE GENERAAL DE BONSKAZERNE

De naamgever



Andreas de Bons stamt uit een Zwitsers geslacht. Hij wordt in 1720 in Breda geboren waar zijn vader burgemeester is. Op 15-jarige leeftijd gaat hij in militaire dienst en krijgt in 1737 een aanstelling als vaandrig in het Regiment van Kinschot. In dit regiment doorloopt hij alle rangen. De Bons is rond 1780, in de rang van majoor, commandant van de vestingstad Grave. In 1791 wordt de Bons kolonel-eigenaar van zijn regiment, nadat hij het jaar ervoor op persoonlijke titel tot generaal-majoor bevorderd is. In 1794 wordt de Bons, inmiddels 74 jaar oud, verantwoordelijk voor de verdediging van Grave tijdens de Franse inval. Na enkele korte en weer afgebroken belegeringen door Franse troepen, wordt eind dat jaar de definitieve belegering ingezet. Na een belegering van twee maanden moet de stad capituleren. De stad is op dat moment door aanhoudende Franse beschietingen tot puin geschoten. Er zijn vele zieken en de voedselvoorraad is op. De troepen van de Bons worden krijgsgevangen genomen en afgemarcheerd naar Frankrijk. Hijzelf mag in Nederland blijven en naar Den Haag afreizen. Daar wordt hem lof toegezwaaid door stadhouder Willem V en de Staten Generaal. Generaal de Bons overlijdt op 15 november 1800 in Heumen.

Algemeen

De Generaal de Bonskazerne is een standaardkazerne, in 1937 ontworpen door de genie onder leiding van kapitein A.G. Boost. De kazerne is bedoeld voor twee bataljons infanterie en een regimentsstaf. Van dit type zijn in Nederland in totaal vier kazernes gebouwd. In de loop der jaren vinden er aanpassingen aan de legeringsgebouwen plaats, die de uiteindelijke legeringscapaciteit met de helft verminderen. Ook wordt de bebouwing na de Tweede Wereldoorlog uitgebreid. Aan het keuken/ketelhuisgebouw wordt een eetzaal gebouwd en er komt een sporthal en een kantine. In dezelfde stijl worden er ook werkplaatsen op het terrein bijgebouwd. Ook het officiers- en onderofficiershotel zijn naoorlogse toevoegingen.

Geschiedenis

Grave is van oudsher een garnizoensstad en wil deze status in 1938 graag weer herstellen. Voor de vestiging van de generaal de Bonskazerne koopt Grave het Kouwenoods Veld op. De bouw start in juli dat jaar; het eerste legeringsgebouw is in februari 1939 gereed en wordt direct betrokken. Vanwege de oplopende spanningen in Europa en het bezetten van de oorlogslocaties wisselt de bezetting van de kazerne regelmatig. Zo verblijft er onder andere het 14e Regiment Infanterie.



Na het doorbreken van de Peel-Raamstelling op 10 mei 1940 zijn er geen Nederlandse militairen meer in Grave. De kazerne en het stadje, dat verlaten is door de bevolking, wordt door de Duitsers bezet. Gedurende de bezettingsjaren zijn er eenheden van de *Kriegsmarine* en eenheden van de *Wehrmacht* op de kazerne gelegerd.

Grave wordt op de eerste dag van operatie Market-Garden (17 september 1944) door de Amerikanen bevrijd. Gedurende de rest van de oorlog en de periode erna tot hun repatriëring zijn er Engelse en vooral Canadese militairen op de kazerne gelegerd. De Canadese generaal Crerar verplaatst zijn hoofdkwartier ernaar toe.

In 1945 neemt de landmacht geleidelijk aan weer bezit van de kazerne om er troepen voor de inzet in Nederlands-Indië op te leiden. Deze militairen worden opgeleid om een, van de geallieerden overgenomen, mobiele bad- en wasserij-inrichting te kunnen bedienen. Deze zogenaamde mowaba's worden in verschillende verzorgingsgebieden in Indië ingezet. Ook andersoortige troepen, zoals een compagnie ten bate van de uitgifte van goederen en de 5e compagnie Gezagstroepen gebruiken voor korte tijd de kazerne.

In 1947 wordt er het 10e Regiment Infanterie opgeleid en in 1948 afgelost door het 1e Instructie Bataljon Aan- en Afvoertroepen. Ook zij worden uitgezonden naar de Oost.

Van 1950 tot 1953 verblijft er het Regiment Zware Infanterie Chassé dat opleidingen voor mitrailleur en pantserafweergeschut verzorgt. Vanaf 1953 zijn 123 Zware Transportcompagnie en vanaf 1955 124 Zware Transportcompagnie op de kazerne gelegerd. Vanaf 1955 is 829/832 Zware Transportcompagnie er gelegerd.

Een veel grotere bewoner is het bataljon Stoottroepen, dat vanaf 1957 verder door het leven gaat als 15e Bataljon Infanterie Stoottroepen. De Stoottroepers hebben een bok als mascotte: Kees de Bok genaamd, die tijdens een oefening in La Courtine (F) ontvoerd wordt door de cavalerie en geheel in de blanco gezet. Vanwege zijn 'desertie' wordt Kees daarna gedegradeerd tot dienstplichtig huzaar.

Als de stoottroepen in 1960 de kazerne verlaten, is die, op de aanwezigheid van het 11e Technische Dienstbataljon en de 11e Intendancecompagnie na, nagenoeg leeg. Met de vestiging in 1961 van het Depot Technische Troepen, dat iedere twee maanden zo'n 400 dienstplichtigen een algemene militaire opleiding geeft, is de leegstand weer voorbij.

Een reorganisatie zorgt ervoor dat de kazerne op 44 Herstelcie na in 1967, weer nagenoeg leegstaat. In Grave vreest men dat de kazerne afgestoten zal worden. Zover komt het niet want nog datzelfde jaar komt de 12e Afdeling Veldartillerie, die er tot in 1978 zal blijven. De kazerne wordt tijdens hun verblijf grondig opgeknapt en er komt een nieuw onderhoudsgebouw.

Na het vertrek van de artillerie zal de kazerne gebuikt worden door een compagnie van de Rijsschool Venlo voor de opleiding van chauffeurs voor 3- en 4-tonner. In 1982 wordt het OCDML, opleidingscentrum voor didactiek en militair leiderschap, op de kazerne gevestigd. Zij zullen tot 1996 in Grave blijven en verzorgen allerlei cursussen, zoals de Basis cursus Militair Instructeur Algemeen en de cursus Hogere Opleidingsfunctionaris.

De Technische Dienst (TD), in casu 44 Herstelcompagnie, verlaat in 1984 definitief de kazerne en hun plaats wordt in 1987 ingenomen door 829/832 Zware Transportcompagnie die daarmee terugkeert op het oude nest. Deze eenheid wordt in 1988 omgedoopt in 111 Gemengd Zwaar Transportcompagnie. De eenheid met wie zij in oorlogstijd moet samenwerken: 102 Aanvullingsplaatsbataljon, komt in 1991 naar Grave. De Koude Oorlog is echter afgelopen en de noodzaak voor een groot (dienstplichtig) leger komt te vervallen. De landmacht krimpt en veel kazernes worden overbodig. In 1994 valt het besluit de generaal de Bonskazerne af te stoten. Redenen zijn het gebrek aan een naastgelegen oefenterrein en de slechte bereikbaarheid ten opzichte van andere kandidaten voor sluiting. In de loop van 1996 verlaten steeds meer eenheden de kazerne. 160 Zwaar Transportcompagnie vertrekt in april 1997 als laatste eenheid naar Nunspeet.

Huidige toestand

Na de afstoting door Defensie is de generaal de Bonskazerne in twee delen gesplitst. Het oudste, noordelijke deel van de kazerne uit 1938-1939 wordt overgedaan aan het Centraal Orgaan opvang Asielzoekers (COA), dat er het asielzoekerscentrum Grave (AZC Grave) vestigt. Het zuidelijke, bedrijfsmatige deel van de kazerne krijgt een andere bestemming: bedrijvenpark de Bons. De garages van de kazerne op dit deel worden in gebruik genomen als gemeentewerf. Andere gebouwen worden verwijderd, of komen leeg te staan. Het COA wil na enige tijd, onder meer door hoge exploitatiekosten, van de kazerne af en aan de oostzijde van het terrein wordt een nieuw AZC gebouwd, dat in 2016 in gebruik wordt genomen. Een nieuwe afsplitsing van de kazerne volgt doordat het COA het legeringsgebouw linksachter behoudt en verbouwt. De kazerne, nu met een gebouw minder, gaat over in handen van BOEi, een onderneming die zich zonder winstoogmerk richt op het restaureren en herbestemmen van erfgoed. BOEi wil de kazerne op “een recreatieve manier weer onder de wapenen brengen”. Het complex moet een karakteristiek centrum voor evenementen, beurzen, congressen en overnachtingen worden en de thuisbasis vormen voor het Munitiemuseum De Bons. In samenwerking met dit museum zal het terrein aangekleed worden met militaire parafernalia zodat de bezoeker de vroegere militaire sfeer kan ervaren. Zeven gebouwen op het kazerneterrein zullen verhuurd worden aan ondernemers die hier activiteiten willen ontplooiën die passen binnen de nieuwe bestemming.

INFORMATIE OVER DE LUNETTEN KAZERNE TE VUGHT

Geschiedenis

Ten westen van Vught ligt een groot complex dat voorheen deel uitmaakt van het *Konzentrationslager Herzogenbusch* (Kamp Vught). Het SS-concentratiekamp, gebouwd in 1942, staat onder rechtstreeks commando van het SS-hoofdkwartier te Berlijn. De SS heeft dit kamp nodig omdat de kampen in Amersfoort en Westerbork de toenemende stroom van



gevangen niet meer aan kunnen. In totaal hebben hier tussen januari 1943 en september 1944 ruim 31.000 mensen gevangen gezeten, van wie er ruim 15.000 zijn gedeporteerd. Met de nadering van de geallieerden in augustus en september 1944 worden gevangenen massaal gefusilleerd op de fustiladeplaats van Lunetten.

Het concentratiekamp vormt een noord-zuid georiënteerde rechthoek met reeksen eenvoudige barakken. Op het noordelijke deel staan een crematorium en een gebouw waar vliegtuigen worden ontmanteld. Het zuidelijke deel, nu de van Brederodekazerne, is bestemd voor de huisvesting van bewakers en officieren, administratieve en technische diensten en de commandopost. Aan de overzijde van de Lunettenlaan ligt de in kruisvorm gebouwde SS-kazerne, nu de Lunettenkazerne. Na de oorlog is een deel van het voormalige concentratiekamp langdurig in gebruik geweest als het Molukse woonoord Lunetten.

Huidige toestand

Tegenwoordig is het grootste deel van het complex in gebruik bij de Genie. Op het terrein van de van Brederodekazerne, in de voormalige kampkeukens, bevindt zich het Geniemuseum.

INFORMATIE OVER DE RIPPERDAKAZERNE TE HAARLEM

Ontstaansgeschiedenis

In de 19e eeuw is Haarlem een middelgrote garnizoensplaats. De manschappen zijn gelegd in de Koudenhornkazerne. De officieren en onderofficieren zijn echter overal in de stad ingekwartierd. Deze situatie is onpraktisch en aan verandering toe.

1 April 1874 deelt de minister van Oorlog het college van Burgemeester en Wethouders mee dat in Haarlem een nieuwe Indische Brigade gekazerneerd zal worden. Voor de bouw van de kazerne is een terrein nodig. Op 1 juli 1874 besluit de gemeenteraad het veld aan het begin van de Alkmaarse Straatweg en grenzend aan de Stads-Buitensingel kosteloos aan het rijk in bruikleen te geven. De Burgemeester en Wethouders gaan op 18 augustus 1874 akkoord met het schetsplan voor de nieuwe kazerne. Wegens een begrotingstekort gaat de bouw op dat moment echter niet door. De gemeente is het niet eens met de eenzijdige verbreking van het contract en dringt aan op de uitvoering van de afgesproken plannen.

In mei 1877 komt er een nieuw voorstel. De minister van Oorlog is bereid de cavaleriestallen en andere militaire gebouwen in de stad aan de gemeente af te staan. In ruil hiervoor moet de gemeente bereid zijn 8 ha. grond aan de Kleverlaan en de Alkmaarse Straatweg ter beschikking te stellen voor de bouw van een nieuwe kazerne. Hier gaat de gemeente mee akkoord.

De gemeente betaalt de grondeigenaar € 21.781,45 (f 48.000) en stelt de grond aan het rijk ter



beschikking. Op 11 oktober 1882 begint de bouw van de kazerne. Het hoofgebouw van de Ripperdakazerne is gebouwd volgens het '*Type Francaise 1874-1875*'. Dit type kenmerkt zich door een lineair grondplan waardoor er meer licht en frisse lucht binnen kan komen. Het ontwerp is van majoor I.J.H. Gijsberti Hodenpijl.

Het gebouwencomplex, bestaande uit de kazerne, een kantine, een gymnastiekgebouw, een privaatgebouw, een overdekte rijbaan, twee open rijbanen, vier stallen, een ziekenstal en een smederij met beslagloods, is in fasen opgeleverd. De laatste oplevering vindt plaats op 15 oktober 1884.

Buiten de eerste bouwplannen zijn er in 1883-1884 nog vier blokken woningen voor gehuwde militairen en een fouragemagazijn bijgebouwd. Ook zijn er nog een schietloods met kegelbaan

en een werkplaats voor de Genie gebouwd. De Cavaleriekazerne wordt op 29 oktober 1884 dan eindelijk in gebruik genomen.

De militaire geschiedenis

Het kazernecomplex is, met uitzondering van het hoofdgebouw, in de loop van de tijd ingrijpend veranderd. Van 1884 tot 1922 wordt de kazerne door de cavalerie gebruikt. De kazerne staat dan bekend als het paardendepot. Het 2e Regiment Huzaren richt in die periode daar hun paarden af. Voor de Huzaren is er in 1895 nog een bergplaats voor patronen en patrooncaissons gebouwd. In 1907 komt er een tweede overdekte rijbaan. In de periode 1922-1940 wordt de kazerne bezet door het korps Motordienst. De overdekte rijbaan wordt op dat moment als garage gebruikt. Het privaatgebouw, de ziekenstal en de open rijbaan worden in deze periode gesloopt. Op 1 september 1934 als de kazerne 50-jaar bestaat wordt de naam 'Cavaleriekazerne' officieel veranderd in 'Ripperdakazerne'. Dit ter nagedachtenis aan kapitein Wigbolt Ripperda. Hij speelt tijdens het beleg van Haarlem (1572-1573) een belangrijke rol.

Tijdens de tweede wereldoorlog wordt de Ripperdakazerne door de Duitsers bezet. Zij breiden de kazerne in 1943 uit met de bouw van kantooruimten en extra garages. Na de bevrijding wordt de kazerne weer in gebruik genomen door militaire transporteenheden. De kazerne is tot 1967 gebruikt door de 'Aan- en Afvoertroepen' Zij leiden oorlogsvrijwilligers op voor uitzending naar het voormalig Nederlands Indië. In 1948 wordt voor de transporteenheden een benzinepomp gebouwd. Bij het vertrek van de Aan- en Afvoertroepen vertrekt ook het transportbataljon uit de kazerne. Van 1967 tot 1978 fungeert de kazerne als Opleidingscentrum voor Technische Specialisten. In 1978 vestigt de koksschool van de Intendance zich in de kazerne. Het door de Duitsers gebouwde gebouw wordt dan omgebouwd tot leskeuken.

Huidige toestand

Eind 1992 vertrekken alle militairen uit de kazerne. Het terrein wordt aangekocht door de gemeente Haarlem om er woningen en kantoren te bouwen. De oude gebouwen blijven staan en worden omgevormd tot eengezinswoningen en appartementen; daarnaast worden er ook nieuwe gebouwen gebouwd. Tot de aanvang van de bouw, van december 1992 tot 2000, doet het centrum dienst als opvanglocatie voor vluchtelingen, eerst voor Bosnische vluchtelingen uit het voormalige Joegoslavië, daarna als (tijdelijk) opvangcentrum voor asielzoekers. De renovatie en nieuwbouw op het terrein van de Ripperdakazerne start in 2005 en wordt in 2009 afgerond. Het foeragegebouw dient nu als kinderdagopvang en in de oude paardenmanege zijn bedrijven gevestigd.

INFORMATIE OVER DE PONTONNIERSKAZERNE TE KEIZERSVEER

De naamgever

De kazerne is in tegenstelling tot bijna iedere kazerne in Nederland, niet naar een persoon genoemd maar naar de oude gebruikers.

De geschiedenis van de pontonniers gaat terug tot het einde van de 16e eeuw. Het Staatse leger krijgt de beschikking over een eigen ponttrein (*un train de pont*)¹¹, die alles bevat dat voor het slaan van een brug nodig is. De zogenaamde pontgasten komen uit het scheepsvolk dat de binnenwateren bevaart. Zij zijn (nog) geen militairen en dienen alleen als het leger hen nodig heeft. Het zijn huurlingen. In de 17e en 18e eeuw heeft het leger overigens wel altijd pontgasten in dienst voor onderhoud van het materieel.

Vanaf 1732 worden de pontgasten wel als militairen beschouwd. Zij oefenen op uitgebreide schaal en worden aangeduid als pontonniers. In de Franse tijd (1793-1813) maken de pontonniers als onderdeel van het leger van het Franse keizerrijk de veldtocht naar Rusland in 1812 mee. Maar weinig pontonniers overleven die tocht.

In de tijd van 1813 tot 1940 komen er altijd pontonniers in de legerorganisatie voor. Sinds 1841 met de status van korps en onder de artillerie vallend tot 1927, daarna als onderdeel van de Genie. In de jaren kort voor de 2e Wereldoorlog groeit het korps flink en wordt het volledig gemotoriseerd. In de meidagen van 1940 stellen de pontonniers een groep Duitse parachutisten bij Dordrecht buiten gevecht.

In de naoorlogse jaren heeft het 112 Pontonniersbataljon een speciale taak in de IJssellinie, maar zal het onderscheid tussen pioniers en pontonniers in het algemeen vervagen. Wel horen de pontonniers meer bedreven te zijn in de brugslag op ruw water.

De huidige Landmacht kent allang geen Korps Pontonniers meer. Opleidingen tot pontonnier worden wel nog steeds gegeven, waarna logischer wijze plaatsing bij een brugcompagnie volgt.

Geschiedenis

De kazerne wordt in 1952 in gebruik genomen door de pontonniers en is vanwege zijn ligging aan stromend water uniek voor de Landmacht. Tijdens de watersnoodramp in Zeeland in februari 1953 is deze kazerne van groot nut. De kazerne steekt als een eiland uit boven de onder water gelopen omgeving. Direct worden de pontonniers ingezet om de inwoners van het nabijgelegen Raamsdonk te evacueren met vloten, vletten en aanvalsbotten. De geëvacueerde bewoners vinden op de kazerne een tijdelijk onderkomen. Als dank voor de redding schenkt de bevolking van Raamsdonk in 1955 zes gebrandschilderde ramen, die in de manschappenkantine geplaatst worden. Tegenwoordig hangen deze in het Geniemuseum te Vught.

¹¹ Een trein is een militaire groepering waarin de eenheid zijn logistieke middelen onderbrengt. De begrippen goederentrein en gevechtstrein zijn jarenlang bekende begrippen bij de gebruikende eenheden.

Op de kazerne is tot in de jaren '60 112 Pontonniersbataljon (later omgedoopt in 462 Pontonniersbataljon) gevestigd. Hun taak bestaat onder meer uit het bouwen van grote bruggen op pijlers of pontons. De oefeningen daarvoor vinden plaats op de direct naast de kazerne gelegen Bergse Maas. 112 Pontonniersbataljon heeft ook een taak met het invaren van pontons in de stuwen van de IJssellinie en het in oorlogstijd in veiligheid brengen van Rijnschepen.

In 1966 wordt 101 NBC-Ontsmettingscompagnie aan de Pontonniers toegevoegd. Het dan geheten 462e Pontonniersbataljon wordt echter in het kader van bezuinigingen in 1967 mobilisabel gesteld. De Ontsmettingscompagnie verhuist naar Wezep en aan de aanwezigheid van de Genie op de kazerne komt een eind.



De kazerne wordt in de loop van de tijd ook gebruikt door 829/832 Zware Transportcompagnie en als Rijopleidingscentrum voor de vele dienstplichtige chauffeurs die de Landmacht in die jaren nodig heeft.

Als de Koude Oorlog afgelopen is en het leger een andere koers gaat varen, zijn er minder kazernes nodig en komen vele leeg te staan. Dat geldt ook voor de Pontonnierskazerne, waarvoor in 1995 het doek valt voor het militaire gebruik.

Eind jaren '90 wordt de kazerne nog gebruikt voor de opvang van Kosovaarse vluchtelingen. Maar er bestaan dan al andere regionale plannen. Met dat doel koopt de gemeente Geertruidenberg in december 1999 voor 2,6 miljoen gulden de kazerne van Domeinen. Het plan van de gemeente is om in samenwerking met Rijkswaterstaat tot herinrichting te komen. Daartoe moeten enkele bedrijven, onder andere enkele scheepswerven aan de Donge, verplaatst worden naar het terrein van de kazerne. Rijkswaterstaat wil een deel van het terrein afgraven ten bate van de overloop van de Bergse Maas.

De sloop van de kazerne begint in 2000 maar al snel is er enige (financiële) tegenslag. Er wordt veel meer asbest aangetroffen dan verwacht. Binnendijks wordt een haven uitgegraven. Dit is het zogenaamde natte deel voor de scheepsbouw. Op het droge deel van het voormalige kazerneterrein komen andere bedrijfsactiviteiten. De voormalige gymnastiekzaal van de kazerne wordt in gebruik genomen door een vereniging die er carnavalswagens bouwt¹², maar is anno 2009 ook verdwenen om ruimte voor bedrijfsactiviteiten te maken.

¹² Op dat moment geeft de PTT/KPN nog echte 'old school' telefoonboeken uit!

Huidige toestand

Er bestaat in Nederland geen tweede kazerne die zo grondig (letterlijk en figuurlijk) verwijderd is als de Pontonnierskazerne. Op de plaats van de voormalige kazerne is nu industrieterrein Pontonnier gevestigd. Hier zijn o.a. enkele werven gevestigd waarvoor een haven gegraven is. De grond die daaruit vrijkomt, is gebruikt voor de aanleg van het traject van de Hoge Snelheidslijn (de HSL). Parallel aan de oprit van de brug (van de A27) over de Bergse Maas, loopt nog 50 meter zeer verroest hekwerk op de grens van het vroegere kazerneterrein. Dit is waarschijnlijk het enige dat aan de sloop ontsnapt is. De scheepsbel van de kazerne hangt tegenwoordig aan het monument voor de pontonniers op de Margrietkazerne in Wezep.

NASCHRIFT

Terugkijkend op mijn onderzoekswerk kan en mag ik niet anders concluderen dan dat 829/832 toch wel een bijzondere AAT-eenheid was, waar gewone militairen bijzondere opdrachten vervulden, bijzondere prestaties verrichtten, soms bijzondere gebeurtenissen meemaakten en vooral ook bijzonder goed konden feestvieren.

Een ietwat jaloerse officier van de intendance