

VETERANS B&T



SPOORVERVOER:
'ZONDER RAILS
GEEN OORLOGS-
INSPANNING'

DODEN-
HERDENKING
REGIMENT B&T

UITSLAG
ENQUÊTE:
WAT VINDT U
VAN ONZE
VERENIGING?

46^e jaargang
december 2023



MERRY CHRISTMAS
&
HAPPY NEW YEAR



Veterans B&T is een uitgave van de Vereniging Veteranen van het Regiment Bevoorrading- en Transporttroepen, Regiment Aan- en Afvoertroepen en Regiment Intendance troepen. Opggericht op 3 mei 1975 als Landelijke Reünie Commissie Aan- en Afvoertroepen. De Vereniging is aangesloten bij het Veteranen Platform.



Ereleden

P. Rûeck, bgen b.d. †
B. Kantborg, kol b.d.
Drs. G.K.H. Hes, kol b.d. †
W. Engelmann, Lkol bd
G.A.M.M. van Kuijck, kol

Raad van advies

A.J.A. Beukering, Bgen b.d.
M.A.R.C. Souman, Lkol
L.H. Habraken, kol b.d.
L. Kuijpers, kol b.d.
J.J. Berkers, Aoo

Bestuur

Voorzitter

Hans Schulz
06 51440805
voorzitter@veteranenbent.nl

Secretaris

Henk Bouwknegt
06 36095639
secretaris@veteranenbent.nl

Penningmeester

Hans Kemink
06 33321119
penningmeester@veteranenbent.nl

Activiteiten ondersteuning

Marc de Voogd
06 51732044
activiteitenondersteuning@veteranenbent.nl

Promotie

Andre Leurs
06 28574901
promotie@veteranenbent.nl

Zorg voor Veteranen en coördinator nuldelijnszorg

Vacature

nuldelijnszorg@veteranenbent.nl

Redactie

Willemijn Teerds
06 83118935
communicatie@veteranenbent.nl
Jeroen Hoeksel
06 28658214
redactie@veteranenbent.nl
Inka Logister
redactie@veteranenbent.nl
Frits van der Ley
06 505 10 323
f.ley@upcmail.nl

Michel Roest
Tevens LSO 1(NL/BE)VNTbat T2-T6
0172 469 320
redactie@veteranenbent.nl

Redactieadres

Maatschapslaan 29
2404 CL Alphen a/d Rijn

Vereniging op internet

www.veteranenbent.nl
www.facebook.com/veterans B&T.nl

Regiment op internet

www.regimentbent.nl

Secretariaat en verzending

'Veterans B&T'
Postadres:
OTCLOG/Staf/Bureau Regimenten/Regiment B&T
MPC 53 A
Postbus 109
3769 ZJ Soesterberg

Contributie

Minimaal € 15,00 per jaar, te voldoen op ING,
IBAN Nummer: NL58INGB0002366552
BIC Nummer: INGBNL2A
t.n.v. Ver Veteranen Regiment Bevoorrading- en
Transporttroepen, (VVRB&T)
Soesterberg

Vormgeving en productie

DecaPrint, Alphen aan den Rijn

Inleverdata kopij en foto's

'Veterans B&T' verschijnt 4 x per jaar .
Voor het aanleveren van kopij en foto's gelden de volgende
data als deadline: Editie maart : 14 februari
Editie juni : 14 mei
Editie september : 14 augustus
Editie december : 14 november

Om het werk van de redactie te verlichten verzoeken wij uw kopij DIGITAAL aan te leveren als zogenaamde "platte tekst". Dat wil zeggen: zonder opmaak stijlen, verschillende lettertypes of kolom gebruik (1 pagina A4 is ongeveer 700 woorden). Voor foto's: de kwaliteit van het materiaal moet voldoende scherp zijn, derhalve zullen fotokopieën van afbeeldingen niet direct worden geplaatst. Het eventueel inscannen van beelden graag in overleg met de redactie. Mochten er hierover vragen zijn dan kunt u zich wenden tot de redactie.

Adreswijzigingen

U wordt verzocht adreswijzigingen en berichten van overlijden zo spoedig mogelijk digitaal door te geven aan de secretaris, secretaris@veteranenbent.nl.

REDACTIONEEL

Willemijn Teerds-Hop

Allereerst wil ik jullie bedanken! Want 157 reacties op de vraag of jullie de enquête willen invullen is een waardevolle bijdrage. De resultaten van de enquête zijn uiteraard terug te lezen en worden aan het Dagelijks Bestuur aangeboden. Op deze manier kunnen we dankzij jullie hulp onze vereniging nog beter en leuker maken.

Op het moment van schrijven heeft de Sint net ons land verlaten en loopt 2023 op z'n eind. De kou valt Nederland binnen en de vele kerstverlichtingen en kraampjes met oliebollen duiken alweer op in het straatbeeld. Het is weer tijd voor bezinning en om vooruit te kijken naar hetgeen wat komen gaat.

Maar eerst blikken we terug naar de maand oktober waarin we stil hebben gestaan bij de overledenen van ons Regiment. Tijdens de jaarlijkse dodenherdenking heeft de RC Marc Souman een zestal 'nieuwe' namen onthuld op het monument. Dankzij de bijdrage van de RC mogen we hun verhaal ook in dit nummer vertellen, zodat dit niet verloren gaat.

In oktober vond ook de Afrika-reünie plaats bij de Historische Collectie. De opkomst was wat magertjes, maar desondanks heeft André Leurs het voortouw genomen om verslag uit te brengen van deze bijzondere en gezellige reünie.

In november organiseerde de vereniging een *Battlefield Tour* naar de Grebbeberg. Alex van Donswijk neemt ons, weliswaar onder de paraplu, mee naar het Fort aan de Buursteeg en de Grebbeberg Linie. Ondanks de vele regen was het een zeer geslaagde dag!

Verder hebben we als redactie een bijdrage mogen ontvangen van kolonel Hans van Dalen, Regimentscommandant Huzaren van Boreel. Ik zie jullie fronsen. Waarom nu een bijdrage van het cavalerieregiment in ons verenigingsblad? Met de geijkte uitspraak: "Met logistiek kun je de oorlog niet winnen, maar zonder logistiek, kun je het wel verliezen", in gedachte duikt Hans van Dalen in het artikel dieper in op het belang van de *Duitse Reichsbahn* tijdens de Tweede Wereldoorlog. Het spoorvervoer blijkt niet alleen in de Tweede Wereldoorlog van logistiek belang te zijn. Kijkend naar de huidige oorlog in het oosten zijn er veel parallellen te trekken. In het volgende nummer in maart zal deel 2 van dit artikel gepubliceerd worden met dank aan Hans die zijn onderzoek met ons wil delen.



Verder hebben we een paar combinaties gemaakt in het blad. Maik Verkooijen deelt bijvoorbeeld naast een mooie foto uit Mali voor 'In the picture' ook de bijbehorende 'Anekdote' die voor menigeen tot de verbeelding zal spreken. En naast het terugkerende boekreview is er dit keer ook aandacht voor een documentaire over *The Invictus Games* op Netflix. Even wat anders, en minstens zo interessant, met dank aan Ger Bonten.

Als redactie kijken wij terug op een mooi jaar met goede bijdragen van leden en zelfs niet-leden voor ons blad 'Veterans B&T'. En ook de vrijwilligers zijn deze maand bedankt voor hun inzet met de bevestiging op de voorkant van dit blad. De laatste oproep leverde ook leuke foto's op die een compilatie weergeeft van de verschillende activiteiten van afgelopen jaar. Mooi om te zien dat veteranen elkaar blijven opzoeken, zelf iets organiseren of juist graag aanhaken bij een activiteit van de vereniging. Ook voor komend jaar doen we graag weer een beroep op jullie inzendingen!

Namens de hele redactie, Frits, Inka, Jeroen en Michel, wens ik iedereen een fijne kerst toe en het allerbeste voor het nieuwe jaar! Wij hebben er weer zin in!

Inhoudsopgave

Onderwerp	pagina
Redactioneel	1
Van de voorzitter	2
Uitslag Enquête	3
In de spotlight	4
Regimentsherdenking	6
Uit- ingezonden	8
Collage	10
Uit de collectie	11

Verslag Battle Field Tour Grebbeberg	12
Reichsbahn deel 1	14
De Sprong	18
Boekreview: Getekend door het leven in Dachau en Indië	20
Documantaire: Heart of Invictus	20
Reünie Afrika	21
In the picture	22
Column Gebroken hart	23
In memoriam / Agenda	24

VAN DE VOORZITTER

Gelukkig! Er zijn een aantal positieve reacties binnengekomen op mijn herhaaldelijke oproep om nieuwe bestuursleden. Inmiddels kunnen we alvast verklappen dat Dick Mintjes aan het eind van volgend jaar de functie van penningmeester gaat vervullen, uiteraard als de Algemene Leden Vergadering daarmee instemt. Een zorg minder want onze vereniging is gebaat bij een serieuze schatkistbewaarder. Dick heeft een aantal keren geacteerd in de kascontrole commissie en weet dus al vrij nauwkeurig wat er speelt.

Daarnaast hebben zich een aantal kandidaten gemeld voor de functie van voorzitter en secretaris.

Een zorgpunt is het dalend aantal leden, voorlopig nog een lichte daling en aan het eind van het jaar gaan we ook nog afscheid nemen van een twintigtal leden die al twee jaar geen contributie hebben betaald (dus check het nog even als je dit leest!). Daarmee naderen we de 800 leden en dat is het laagste aantal in de afgelopen 10 jaar; het is zaak dat we die neerwaartse trend ombuigen. Het blijft altijd een beetje gissen naar de oorzaak maar een feit is in ieder geval dat we de afgelopen jaren sowieso veel minder veteranen hebben 'aangemaakt' omdat het aantal missies in aantal en omvang drastisch zijn afgenomen. Gelukkig deed zich onlangs een kans voor om met alle CSM's en CA's hierover van gedachten te wisselen. Vrijwilliger Frits heeft dit samen met de RA voortvarend opgepakt. Dit gesprek heeft een aantal waardevolle observaties opgeleverd. Eén daarvan is om meer 'zichtbaar' te zijn en onze communicatie en berichten te gaan delen via Instagram (i.p.v. META). Een andere is om toch wat meer activiteiten te organiseren voor jongeren. Met deze overpeinzingen krijg ik een *deja vu* van 10 jaar geleden. Als aantredend voorzitter kreeg ik van de toenmalige RC de 'opdracht' om de afname van het aantal Indië veteranen te 'compenseren' met nieuwe leden vanuit recentere missies; de geschiedenis herhaalt zich....



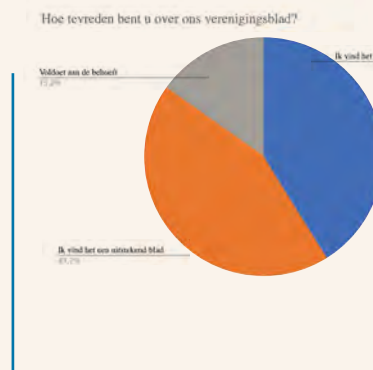
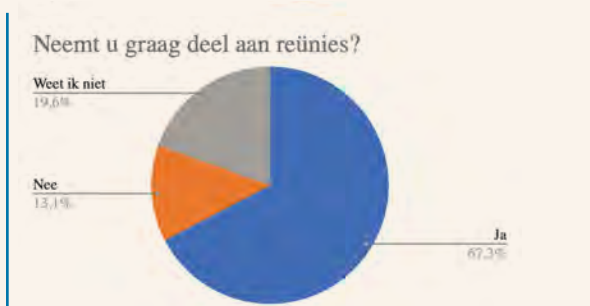
Als we kijken naar het jaarprogramma van 2024 doet zich al een mooie kans voor om onszelf weer eens van de goede kant te laten zien. Vooral de reünie KFOR leent zich daarvoor. Het CLAS heeft hier in 1999/2000 een grote bijdrage geleverd met personeel voor een brigadestaf, 2 rotaties van een Afdeling Artillerie en van een Genie hulpbataljon. Dit laatste bataljon is vooral geformeerd met personeel van 100/200 Bevocht en van 101 Gnbat. In januari willen we starten met de voorbereidingen van deze reünie. Wil je ons daarbij helpen, of heb je hier goede ideeën voor? Laat het dan even weten aan één van de bestuursleden (zie colofon). En met deze gedachten staan we alweer met één been in 2024. Rest mij iedereen hele fijne kerstdagen te wensen en een gezond en gelukkig 2024!

Hans Schulz
Voorzitter

UITSLAG ENQUÊTE: WAT VINDT U VAN ONZE VERENIGING?

Dat was de hoofdvraag van de enquête die uitgezet is onder onze leden. Samen met de aanwezigen op de ALV en de online enquête hebben 157 personen gereageerd. Waarvoor hartelijk dank!

Ook nieuwsgierig naar de resultaten? De vragen en de resultaten zijn verdeeld over drie onderwerpen: de activiteiten binnen de vereniging, de website en het verenigingsblad 'Veterans'. Over het algemeen kunnen we stellen dat onze leden tevreden zijn en dat is natuurlijk fijn om te weten. Hieronder leest u de resultaten van de verschillende vragen. Uit de antwoorden op de open vragen is een top 3 gemaakt die als aanbeveling aan het bestuur wordt aangeboden.



Welke artikelen leest u graag in ons verenigingsblad?

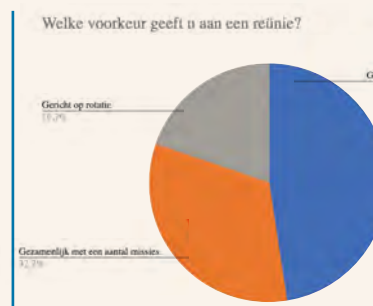
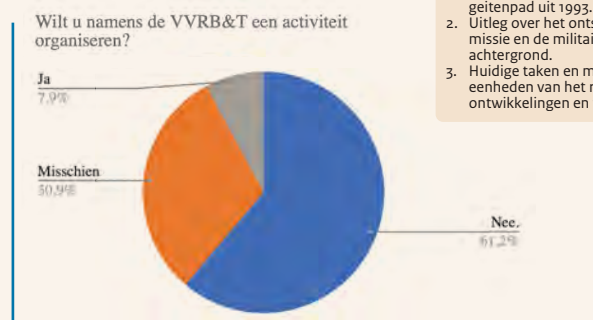
1. In the spotlight.
2. Verslagen van activiteiten.
3. Artikelen over diverse onderwerpen.

Wat kan beter aan het verenigingsblad 'Veterans'?

1. Voornamen benoemen bij de overledenen.
2. Veteranen portretteren die nu buiten Defensie werken.
3. -

Wat zou u graag nog willen lezen in het blad 'Veterans'?

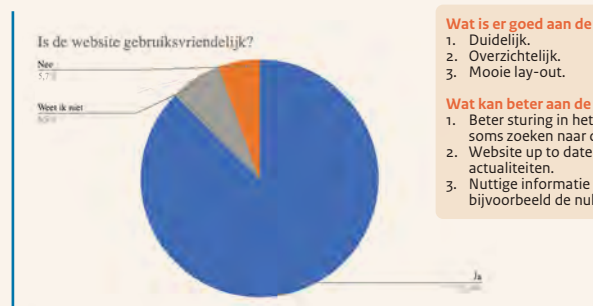
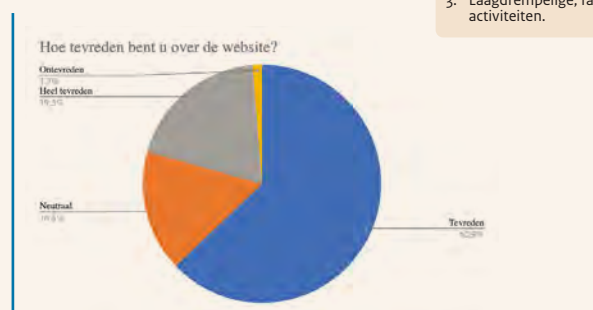
1. Meer verhalen over ervaringen tijdens uitzending, zoals verslagen van het geitenpad uit 1993.
2. Uitleg over het ontstaan van een missie en de militair politieke achtergrond.
3. Huidige taken en middelen van de eenheden van het regiment B&T, ontwikkelingen en toekomstgericht.



Welke soort activiteit zou je graag op het jaarplan willen zien?

Op deze vraag kwamen diverse activiteiten naar voren. Een greep uit de antwoorden:

1. Gezellige BBQ, of een nieuwjaarsreceptie, eventueel met aspirant-leden.
2. Bezoek logistieke hubs, zoals bijvoorbeeld (lucht)haven of distributiecentra.
3. Laagdrempelige, facultatieve activiteiten.



Wat is er goed aan de website?

1. Duidelijk.
2. Overzichtelijk.
3. Mooie lay-out.

Wat kan beter aan de website?

1. Beter sturing in het menu. Nu is het soms zoeken naar de juiste link.
2. Website up to date houden met actualiteiten.
3. Nuttige informatie delen, zoals bijvoorbeeld de nuldelijnszorg.

IN THE SPOTLIGHT

Inka Logister-Proost



Naam: Henk Kruit
Leeftijd: 76 jaar

De website van 829-832 Zware Transport Compagnie is prachtig met blogs, veel hilarische anekdotes en interessante links naar o.a. een enorme verzameling foto's en het herinneringsboek dat geschreven is door Piet IJntema. Er bestaat ook een Instagram pagina en twee Facebook pagina's van 829-832 Zwtcie met foto's en verhalen. Toen ik een enthousiaste uitnodiging voor een reünie zag, die "hopelijk net zo goed bezocht zal worden als alle voorgaande keren", vond ik het hoog tijd om uit te zoeken wie die bijzondere kartrekker van dit alles is. Ik kwam Henk Kruit op het spoor. Hij is geen veteraan en (dus) geen lid van de VVRB&T, maar wat verdient hij het om In the Spotlight te staan!

Hoe kwam Henk terecht in de 829-832 Zwaar Transport Compagnie?

"In 1965 ben ik op mijn 18e gestart op de KMS in Weert, als beroeps. Halverwege de opleiding heb ik overplaatsing gevraagd naar het opleidingscentrum voor Technisch



Specialist in Roermond omdat ik niet als beroeps in dienst wilde blijven. Na de opleiding en het behalen van alle zware rijbewijzen ben ik overgeplaatst naar de 11 BEVO Compagnie in Garderen, legerplaats de Wittenberg. Daar heb ik anderhalf jaar op een YT616 gezeten, tot ik bericht kreeg dat ik werd overgeplaatst naar de 829-832 Zwtcie in Keizersveer. Dat was voor mij een verrassing, want in die tijd keek ik nogal op tegen die compagnie. Misschien moet ik dat uitleggen?

829-832Zwtcie is in 1955 opgericht en in 1988 weer opgeheven. In die tijd was de compagnie het transportbedrijf van het Nederlandse leger. De meesten waren Technisch Specialist, veel dienstplichtigen die geselecteerd waren omdat ze al een groot rijbewijs hadden en ervaring met transport. Het merendeel was korporaal. Iedereen was op zondag 22.00 uur binnen en niemand klaagde dat hij er eerder moest zijn. Iedere maandag vertrok om 4.00 uur de eerste oplegger en rond 11.00 was het hele voertuigenpark leeggereden. Dat bleef zo de hele week tot op vrijdagmiddag alles weer binnen kwam. Dan ging je twee dagen naar huis en begon de week weer van voren af aan.

De compagnie reed alles: stukgoed, vers brood naar de oefeningen in Duitsland, munitie door heel Europa. Ik zat zelf bij 832, op een DAF YT 514 trekker met BOS-oplegger; we reden alle Defensie pompen vol, door Nederland en een deel van Duitsland.

Je had daar vrijheid, je was de hele week op pad, je hoefde geen 'koper te poetsen'. Daar was trouwens geen tijd voor.

Na defensie ben je in 1971 dus de burgermaatschappij ingegaan?

"Ik ben via het 'Bureau Overgang Burgermaatschappij' begonnen als verkoper bij Mercedes bedrijfswagens. Daarna District Manager en Manager Commerciële trainingen bij DAF in Eindhoven. Bij de importeur van Mercedes ben ik verantwoordelijk geweest voor de verkoop van bedrijfswagens. Uiteindelijk heb ik als Commerciële Directeur gewerkt bij twee Bedrijfswagendealers, één met 220 (MB) man en één met 160 (DAF). Delegeren en voor iedereen een oor, dan hou je een enthousiaste club.

Ik hield ondertussen contact met mijn vrienden van 829-832 Zwtcie. Toen ik een jaar of vijftien uit dienst was, organiseerde

iemand een reünie. Daarna bleef die ervaring 'hangen' in een behoefte aan nog zo'n bijeenkomst.

In 2003 ging ik met m'n vrouw naar een kleine bijeenkomst in Oirschot. Ik zag al mijn vrienden weer, erg gezellig! Daarna volgde een mail van die jongen die dat georganiseerd had: wie het van hem over wilde nemen? Niemand reageerde. Toen heb ik het naast mijn werk erbij genomen. Dat is zo verder gaan rollen... bekijken hoe ik de lijst kon uitbreiden, begonnen met een kleine website en die werd goed bezocht, eens proberen of een facebookpagina paste bij de behoefte van de mensen.



In 2005 organiseerde ik de eerste grote reünie in het DAF museum van Eindhoven en daar kwam 150 man op af. Sinds die tijd hebben we iedere 2-3 jaar een reünie waar zo'n 120-160 man op afkomt, iedere keer ergens anders. De database van ongeveer 300 mensen, is inmiddels 500 geworden.

Op zaterdag 7 oktober jl. was er weer een reünie met 120 deelnemers. De 7e reünie op rij! De oudste lichter was van 56-2 en de jongste lichter van 88-3. Daar zit nogal verschil tussen, maar dat merk je niet, iedereen praat met iedereen. Verschil tussen beroeps of dpl, verschil in rang; tijdens zo'n reünie speelt dat niet.

In 2018 verraste de toenmalige RC Gerard van Kuijck mij tijdens een reünie; ik kreeg van hem de Regimentslegpenning! Daar ben ik echt trots op!

Trots leest Henk voor wat op de oorkonde staat: "Door al zijn actieve inspanningen en zijn aanpak gedurende vele jaren, heeft hij bijgedragen aan de drie hoofdtaken van het Regiment Bevoorrading en Transport: Traditiehandhaving, bevorderen van saamhorigheid en verlangde personeelszorg. Het regiment is hem veel dank verschuldigd".

Voor mij was dat een stukje erkenning, want die saamhorigheid, dat klopt wel, die is enorm in onze club. We worden allemaal ouder en ik merk dat de mensen het fijn vinden om er nog bij te horen, gehoord te worden."

Kan je die saamhorigheid verklaren?

"Ja, dat kan ik. Het verschil met andere compagnieën is dat het voor ons werk was. Anderen wachtten tot ze weer op oefening konden en dan was het nog steeds... een oefening. Voor ons was de week ècht; we deden geen oefeningen, we transporteerden goederen van A naar B, door heel Europa. Moet je je voorstellen: één van ons was bezig Bravins vol te gooien met brandstof voor een oefening in Duitsland. Hij moest daarvoor naar Bremen, drie keer 200 km op-en-neer op één dag en dus 600 km dag na dag. Komt 'ie; hij staat te lossen, komt er een officier aan. "Waar is je drie-eenheid?! We zijn hier op oefening! Waar is je helm, je geweer en je gasmasker?! Wat is je naam?" Hij wilde een rapport maken. Die KPL had geen idee wat een drie-eenheid was. We werkten keihard en hadden niets met die oefening te maken. Dus die KPL dacht: "Je zoekt 't maar uit met je drie-eenheid...!", stapte in z'n trekker en vertrok voor z'n volgende ritje. Het rapport belandde uiteindelijk in het ronde archief van onze CC.

Eigenlijk deden wij burgerwerk. En dat klopt ook wel, na 1988 is het kort overgenomen door een aantal nieuwe compagnieën, maar het meeste transport is door burger transportbedrijven overgenomen. Sterker: in onze club is er eentje die begonnen is bij de 829-832 Zwtcie en nu nog altijd hetzelfde werk doet voor Defensie, als burger bij een transportbedrijf."

Henk verveelt zich geen moment. Naast 829-832 Zware Transport Compagnie is hij op Facebook moderator van Dienstmakkers (> 42.700 leden) en moderator van Nederlandse Defensie Voer-vlieg- en vaartuigen. (2.600 leden).

Na z'n dienstdienst deed hij in de avonden de MTS voor Fotografie en Fototechniek en heeft daar zijn hobby van gemaakt; prachtige foto's van

de natuur. henkkruitfotografie.blogspot.com Verder geeft hij als vrijwilliger voor Staatsbosbeheer rondleidingen door het Haagse bos. Hij weet alles van vuurtorens en geeft rondleidingen in de Noordwijkse vuurtoren.

Henk had weinig vragen nodig om te vertellen, zijn drive speelt door het hele interview.

Wil je een speciaal voor de 829-832 Zwtcie ontworpen T-shirt bestellen, of meer lezen, foto's kijken en smullen van nostalgie? Kijk op www.829-832zwaartransport.nl





REGIMENTS HERDE

Op donderdag 5 oktober werd er op het Logistiek ereplein onze jaarlijkse dodenherdenking gehouden, dit onder brede belangstelling van de burgemeester van Soest, onze Regimentsoudste en vele veteranen, familieleden en regimentsgenoten.

Het onderzoek naar de verrichtingen van onze logistieke eenheden en onze gesneuvelde kameraden tijdens de meidagen van 1940 op en rond de Grebbeberg, is verricht door Arnoud Melenhorst van het bureau Geschiedschrijving. Door dit onderzoek kon ik in mijn toespraak een goed beeld schetsen van de omstandigheden waaronder onze regimentsgenoten zijn gesneuveld.

Zes namen waarvan is komen vast te staan dat zij behoorden tot een van onze stamregimenten zijn toegevoegd aan ons monument. De onthulling van de nieuwe namen op het monument werd verricht door Pieter Beens en Janine Elken, twee achterkleinkinderen van Klaas Bennink.

Ook droeg Janine het gedicht voor dat op 4 mei 2019 op de Dam in Amsterdam klonk: 'Eén keer vaker kijken naar de foto aan de muur...'

Er zijn kransen en bloemstukken geplaatst door de burgemeester Metz, Commandant Landstrijdkrachten, commandanten van Logistieke eenheden en door enkele veteranen. Namens de familie van Klaas Bennink legden Janine en Pieter een mooi bloemstuk.

Tijdens de gezellige reünie dankte ik Arnoud Melenhorst en Henk Plenk voor hun inzet en overhandigde Arnoud de volledige studie aan de familie van Klaas Bennink, die enorm onder de indruk was en dankbaar voor de manier waarop wij onze doden eren en herdenken. Iedereen die meegewerkt heeft deze dag te laten slagen: Veel dank!!

Samen zijn we het regiment!



Op 3 oktober bezocht de RC het grafmonument van Klaas Bennink te Genemuiden waar met familie ceremonieel de eer werd bewezen. Meer lezen over Klaas Bennink: <https://oorlogsgravenstichting.nl/personen/9630/klaas-bennink>

Ook dit jaar stonden we een week voor onze Regimentsdodenherdenking stil bij onze gevallen in het voormalig Nederlands-Indië. Bij de zeven kruisen, die symbool staan voor de Nederlandse Erevelden in Indonesië, hebben we met een delegatie van onze operationele eenheden een bloemengroet gebracht. Een mooie traditie die we zeker blijven handhaven.



NKING

Marc Souman

ZES NAMEN TOEGEVOEGD AAN HET MONUMENT

Op 10 mei 1940 werd de Nederlandse neutraliteit ruw verstoord. Duitse troepen annexeerden Nederlands grondgebied en zagen kans binnen vier dagen de Nederlandse verdedigingslinie op de Grebbeberg te doorbreken. Een dag later capituleerde Nederland. Niet geheel onterecht werd aangenomen dat er bij die acties nabij de Grebbelinie ook militairen, die tot onze stamregimenten behoorden, zijn gesneuveld. Een onderzoek naar feiten, gebeurtenissen en namen - met als doel onze regimentsgeschiedenis verder te kunnen beschrijven - bevestigt dit.

Zes namen waarvan is komen vast te staan dat zij behoorden tot een van onze stamregimenten zijn toegevoegd aan ons monument.



De zes namen op het monument:

De sergeant Willem Dijkstra.

Geboren op 25 april 1916 in Arnhem en gesneuveld op 12 mei 1940 op de Grebbeberg vlakbij de ingang van het Dierenpark.

De korporaal Jan de Marie.

Geboren op 21 oktober 1916 te Amsterdam en gesneuveld op 12 mei 1940 vlakbij de ingang van het Dierenpark.

De soldaat Johannes Strang.

Geboren 3 november 1914 te Den Haag. Gesneuveld op 12 mei 1940 op de Grebbeberg vlakbij de ingang van het Dierenpark.

De soldaat Hendrik van der Borgh.

Geboren 12 juni 1908 te Den Haag en gesneuveld op 12 mei 1940 vlakbij de ingang van het Dierenpark.
Alle vier waren ingedeeld bij het Korps Motordienst, 4e Compagnie van het 2e Autobataljon. Ze liggen begraven op het Ereveld de Grebbeberg te Rhenen.

De soldaat Gerard Holtmaat

Geboren 06 oktober 1917 te Raalte. Ingedeeld bij de 2e Compagnie AAT. Onduidelijk of hij zwaargewond werd of direct sneuvelde door Duits artillerievuur of een luchtaanval in de ochtend van 13 mei 1940. Gerard is begraven op de begraafplaats Mariënheem bij Raalte.

De soldaat Klaas Bennink.

Geboren 14 april 1905 te Genemuiden. Na de mobilisatie in augustus 1939 ingedeeld bij de 2e Compagnie Aan- en Afvoertroepen. Ingedeeld op de Aanvullingsplaats Munitie "Remmerden" ten noordwesten van Rhenen. Onduidelijk is of hij zwaargewond werd of direct sneuvelde door Duits artillerievuur of luchtaanval in de ochtend van 13 mei 1940. Volgens het verslag van Commandant 2e Cie AAT is zijn stoffelijk overschot (gelijk met dat van G.J. Holtmaat) nog op 13 mei vervoerd met een gewondentransport voertuig naar het militair veldhospitaal te Driebergen. Daar is zijn overlijdensakte opgesteld en werd hij tijdelijk in een veldgraf begraven. Op 13 of 14 juli 1940 is hij herbegraven te Genemuiden.

Dankbaar voor hetgeen zij voor het Nederlandse volk hebben betekend. Nu met hun namen verenigd, samen met onze gesneuvelde regimentsgenoten. Niet meer anoniem, maar met een gezicht opgenomen in onze lijst van gevallen.

Wij zullen hen altijd blijven gedenken.



UIT-*ingezonden*

MOK

Uitreikingen

Marc Souman

In september mocht ik het Mobilisatie Oorlogskruis (MOK) en het Eretoken voor Orde en Vrede (EOV) postuum uitreiken aan de korporaal Emanuel de Pruyssenaere de la Woestyne. Zoon René en zijn zussen Margie en Joyce namen in het bijzijn van hun familie de versierselen dankbaar in ontvangst.



Op 29 september mocht ik postuum aan vader Karel het MOK, aan zijn zoon Johan de combinatie MOK en EOV en aan zijn tweede zoon Carl het EOV uitreiken aan de dochter en kleindochter van Carl, Hilke en Farah. Een unicum volgens mij! Wat een eer en genoeg om deze



versierselen aan de nabestaanden uit te mogen reiken. Zoals te doen gebruikelijk, nodigen we de familie uit in onze Historische Collectie en na een rondleiding reikte ik officieel aan de familie de versierselen met de Ministeriële Beschikkingen uit. Uiteraard na een korte schets van hetgeen de drie decorandi hebben gedaan als militair en onder welke omstandigheden. Na de officiële plichtplegingen bracht onze RA met ons Palmptje een toast uit op de decorandi, hun familie en op het Regiment!!

B&T All the Way!

Sunsetmarch



Op 30 september jl. bestond de VVRB&T alweer 14 jaar. Ter gelegenheid hiervan heeft een detachement van onze vereniging deelgenomen aan de Sunset March. Na afloop is er een mooie toef gelegd bij het monument. Met deze waardevolle traditie eren we de bij de 'Oversteek' omgekomen geallieerden. Bedankt allemaal voor jullie aanwezigheid.

Lest we forget.



Aankondiging

INCASSO JAARCONTRIBUTIE 2024

Op 24 januari 2024 zal de incasso voor de jaarcontributie lidmaatschap VVRB&T worden uitgevoerd bij diegenen die een machtiging hebben afgegeven. Het bedrag van € 15,00 zal dan van uw rekening worden afgeschreven. U wordt vriendelijk verzocht voor voldoende saldo zorg te dragen.

Het betreft de incassomachtiging met kenmerk IMVVRBENT01

Het incassant ID van de VVRB&T is NL68ZZZ320780020000

Wilt u ook betalen met incasso?

Via onderstaande link, of via het scannen van de QR-code, komt u op de inlogpagina van onze website terecht en kunt u dat zelf eenvoudig regelen door – na het inloggen in uw eigen beveiligde omgeving – de machtiging te activeren.

<https://veteranenbent.nl/formulieren/incasso-afgeven-digitaal>

Het stopzetten is net zo gemakkelijk, een mailtje naar mij volstaat: penningmeester@veteranenbent.nl



Landdag

Nuldelijns ondersteuning

Nuldelijns ondersteuningssysteem

Op 7 oktober 2023 vond de jaarlijkse Landdag Nuldelijns ondersteuningssysteem (NOS) plaats op de Legerplaats Stroe. Deze dag wordt aangeboden door het Nederlands Veteraneninstituut (NLVi) en het Veteranen Platform (VP) en is bedoeld voor de vrijwilligers van het NOS, vertegenwoordigers van de ketenpartners, vertegenwoordigers van de leden van het VP en overige contacten.

Het doel van deze dag is, naast het uitwisselen van informatie en kennis op het gebied van ondersteuning, uiteraard de gelegenheid elkaar te ontmoeten en nieuwe contacten te leggen.

Tijdens de opening werd bekendgemaakt dat de naam 'Nuldelijns ondersteuner' veranderd wordt in 'Veteranenondersteuner'. De reden hiervoor is herkenbaarheid en op deze wijze dekt het de lading beter.

Omschrijving:

De veteranen ondersteuner van het Nuldelijns ondersteuningssysteem (NOS) is beschikbaar voor laagdrempelig contact met veteranen en/of hun relaties, door ondersteuning te bieden in de vorm van: een luisterend oor, het geven van passend advies of door hen in contact te brengen met de juiste zorg- of hulpverlener.

Er wijzigt verder niets aan het Nuldelijns ondersteuning Systeem. Ter informatie, het NOS bestaat nu uit: 164 veteranenondersteuners verdeeld over 6 regio's:

- Noord: Friesland, Groningen en Drenthe.
- West: Utrecht, Noord- en Zuid-Holland
- Oost: Gelderland Overijssel en Flevoland
- Zuid: Zeeland, Noord-Brabant en Limburg
- Contact Commando's
- Contact Mariniers

Na de opening startte het programma, dat bestond uit diverse workshops, uiteraard een goede nasi maaltijd en een inspirerende spreker als afsluiting van de dag. Terugkijkend was het een leerzame en leuke dag.

Contact met een vrijwilliger van het Nuldelijns ondersteuningssysteem, zo werkt het:

- Bel of mail met een coördinator van het team uit jouw regio. Dit kan zeven dagen per week, 24 uur per dag.
- Je hebt een kort gesprek, zodat de coördinator op zoek kan naar een veteranen-ondersteuner uit de regio die het beste bij jou en jouw vraag past.
- Jouw veteranen-ondersteuner neemt zo spoedig mogelijk contact met je op om een afspraak te maken.
- Jullie bespreken wat jij nodig hebt. Dat kan telefonisch, thuis of elders. Wat je bespreekt blijft tussen jullie, tenzij je nadrukkelijk anders aangeeft.



Binnen onze vereniging is er een bestuurslid 'Zorg voor veteranen en coördinator nuldelijnszorg' en zijn er 4 veteranenondersteuners. Bij activiteiten, zoals reünies, van de vereniging zijn zij aanwezig. Deze veteranenondersteuners zijn ook ingedeeld bij de regio's.

- **Regio Noord**
Mobiel: 06 – 23 43 97 56
Email: rcnoord@nuldelijnsondersteuning.nl
- **Regio West**
Mobiel: 06 – 23 48 11 60
Email: rcwest@nuldelijnsondersteuning.nl
- **Regio Oost**
Mobiel: 06 – 13 18 36 87
Email: rcoost@nuldelijnsondersteuning.nl
- **Regio Zuid**
Mobiel: 06 – 23 46 27 36
Email: rczuid@nuldelijnsondersteuning.nl
- **Contact Commando's:**
Mobiel: 06 – 46 93 88 18
Email: rccos@nuldelijnsondersteuning.nl
- **Contact Mariniers**
Mobiel: 06 – 31 14 35 04
Email: rccom@nuldelijnsondersteuning.nl

Het Regiment bedankte haar vrijwilligers!



Afgelopen maandag (11 december j.l.) waren ruim 80 vrijwilligers (inclusief partners) aanwezig bij de afsluiting van het regimentsjaar 2023 waar de RC en de RA de vrijwilligers bedankten voor hun inzet afgelopen jaar.

Op de cover ziet u een groepsfoto van alle aanwezige vrijwilligers, in ons volgend nummer het verslag.



UIT DE COLLECTIE

Hans v.d. Gender en Pieter van Vliet

In een hoek van onze Historische Collectie in Soesterberg bevindt zich een instructiemodel op schaal van een Landing Craft Vehicle Personnel (LCVP). Welke rol heeft het Korps Vaartuigendienst gespeeld in voormalig Nederlands-Indië?

Op 15 augustus wordt het einde van de Tweede Wereldoorlog in Azië herdacht. In dit artikel staan we daar bij stil en belichten een hoekje uit de Historische Collectie Bevoorraders- en Transporttroepen dat zich vlak na deze oorlog afspeelt. In dit artikel is gebruikgemaakt van een toelichting door Kap bd Hans v.d. Gender en aanvullende achtergrondinformatie door Pieter van Vliet.



Afgelopen augustus was het 78 jaar geleden dat Japan capituleerde. Er brak een zeer onrustige tijd aan in Nederlands-Indië. Nationalisten in Indonesië riepen de onafhankelijkheid uit en eind september landden de eerste geallieerden in de Indische archipel. Geleidelijk aan wordt de Nederlandse militaire aanwezigheid in Nederlands-Indië opgebouwd. Zo vlak na de oorlog beschikt het Nederlandse leger niet over materieel en wordt overbodig materieel dat Brits-Indische en Australische eenheden achterlieten, overgenomen. Verder werd Canadees materieel in Europa aangeschaft.

Nederland ontvangt ook materiële steun van Groot-Brittannië en schaft nieuw en gebruikt materieel aan in de Verenigde Staten. De taak om eenheden in Nederlands-Indië te bevoorraden wordt ondergebracht bij de Verplegings- en Transportdienst (VTD). Bij deze VTD waren transportcompagnieën ondergebracht.

Deze compagnieën werden gevuld met personeel van de AAT. Vanwege de enorme behoefte aan grote hoeveelheden goederen in het waterrijke gebied en de slechte wegen konden voertuigen van de AAT op veel plaatsen niets uitrusten. Ivm de natte moesson was het vervoer met lastdieren (Paardentransport) en luchtvervoer van de Luchtverpleging ook bijna onmogelijk. Om dit te verbeteren werd in april 1947

het Korps Vaartuigendienst opgericht. Het korps maakte gebruik van diverse typen vaartuigen, aangeschaft in materieeldumps van de geallieerden. Ook voor het troepentransport was de oprichting van de Vaartuigendienst noodzakelijk. Daarnaast zijn de landingsvaartuigen, vooral in Sumatra en de directe omgeving, operatief ingezet bij zowel de politio-nale als kleinere acties.

Op het gebied van bevoorrading en transport speelde het landingsvaartuig vaak een cruciale rol. Als geen enkel ander transportmiddel mogelijk was, kon er meestal wel een landingsvaartuig van het korps dat wel. Zij bevoorraden de detachementen, vervoerden militairen en burgers, gevangenen en gewonden, medisch personeel en geestelijke verzorgers en ze verzorgden vaak patrouilles te water. Het viel, samen met de Aan- en Afvoertroepen, Luchtverpleging en Paardentransport onder de Verplegings- en Transportdienst. Uiteindelijk waren er meer geregistreerde vaartuigen dan de Marine in Nederlands-Indië, namelijk ruim 200 en een personeelssterkte van 850-900 militairen. Deze militairen waren allen afkomstig uit andere onderdelen, waaronder de AAT. In de hele Nederlandse militaire geschiedenis is het een korps dat uniek is. Vaartuigen op zo'n grote schaal en in georganiseerd verband bij de landmacht, was nog niet eerder voorgekomen. Tot nu toe was er zeer weinig over dit korps bekend, alhoewel het in veel gebieden een belangrijke rol heeft gespeeld.

In opdracht van commandant Kooning werd op de werf van het Depot Vaartuigendienst door sergeant Tienstra en korporaal van Geel van LTD (Leger Technische Dienst) 666 een instructiemodel op schaal gemaakt van een Landing Craft Vehicle and Personnel (LCVP). Het nummer 10 aan de zijkant is van een bestaande LCVP uit die tijd. Deze LCVP deed dienst in Zuid-Sumatra. Dit model werd daadwerkelijk gebruikt bij de opleiding van de schippers en motoristen.

Het werd later door kapitein Kooning aan het Legermuseum geschonken en in oktober 2021 door het Nationaal Militair Museum in bruikleen overgedragen aan de Historische Collectie Bevoorraders- & Transporttroepen.



BATTLE FIELD TOUR

Alex Donswijk

GREBBEBERG

Zaterdag 18 november vertrok een bus vol B&T Veterans + enkele partners / introducees vanaf de Du Moulinkazerne voor een Battlefield Tour naar de Grebbeberg. Eerst werd koers gezet naar Fort aan de Buursteeg, in Renswoude. Het Fort aan de Buursteeg was één van de grootste en belangrijkste verdedigingswerken van de Grebbelinie. Het Fort is een aarden vestingwerk. Het werd in 1786 aangelegd als onderdeel van één van de grote Waterlinies van Nederland, die van de Tachtigjarige Oorlog tot de Tweede Wereldoorlog gebruikt werd. Vanwege de omvang van het fort konden er enkele honderden militairen bivakkeren binnen de vestingwallen. Niet in alle comfort overigens.



Ingekwartierde officieren bij Pension Berg & Dal - Rhenen 1939 - 1940 Bron: De Rijnpost



Aankomst bij De Grebbelounge

De Grebbelounge is het bezoekerscentrum van het fort. Het is op 8 juli 2017 geopend en is in de plaats gekomen van camping 'De Batterijen' die daar eerst gesitueerd was. De eigenaren daarvan zijn uitgekocht door de provincie Utrecht. Dit in het kader van de benoeming van de gehele Grebbelinie tot Nationaal Monument. De Grebbelounge bestaat uit een horecagedeelte met een restaurant, een boekwinkel en op de eerste verdieping een permanente expositie. Na ontvangst met koffie, werd het gezelschap gesplitst in drie groepen die elk onder leiding van een gids, een wandeltocht rond delen van het Fort maakten.

Onze gids Mark vertelde over de constructie van het fort, over de haastige versterkingen die vlak voor WO II nog werden aangelegd door het Nederlandse leger en gaf ook uitleg over de overblijfselen van de Duitse bezetter. We hebben het dan over de *Pantherstellung*. Dit was een verlengstuk van een Duitse verdedigingslinie die vóór de Tweede Wereldoorlog de Duitse westgrens beveiligde: de *Siegfriedlinie*. Deze liep van Basel naar Kleef. Hitler gaf op 30 augustus 1944 het bevel de *Westwall*, waar de *Siegfriedlinie* deel van uitmaakte, te verlengen. Na de oorlog heeft men geprobeerd de bunkers die daar deel van uit maakten, op te blazen, maar dat lukte niet: Duitse kwaliteit, weet u wel. En zo komt het, waarde lezer, dat wij ook op de Grebbelinie nog steeds getuige kunnen zijn einiger *Gebäude der deutscher Architektur*.


Duitse bunker Pantherstellung

Bij de Stoplijn

Het weer was slecht, zeer slecht. De gehele dag regen. Plenzen! Dat was natuurlijk vooraf al bekend. Daar lieten de B&T Veteranen zich uiteraard niet door afschrikken. De meesten liepen met een paraplu. De bikkels -m/v deden het zonder plu, maar met goede regenkleding.

Terug in de Grebbelounge genoten we van de lunch. Broodje kroket, kop soep, scrambled egg, het smaakte erg goed! Hierna gingen we wederom aan boord van de bus, die ons naar de Grebbeberg voerde. Op deze locatie nam onze 'huisgids' Ton van Eijk het over en voerde ons mee naar enkele locaties en gaf tekst en uitleg. Op de locatie naast de *Roggeakker* waar de *Stoplijn* zich bevond, vertelde hij over de strijd die hier plaatsvond. Hij vertelde over de laatste fase vóór de overrompeling van de Nederlandse soldaten door de Duitsers.

De toestand ter plaatse in 1940 was als volgt: In de vroege ochtend van 10 mei overschrijden de Duitse legers de Nederlandse grens. Het aanvalsplan voorziet die dag onder meer in de val van de Grebbeberg. "Voor de avond Rhenen bereiken" is de opdracht aan de Duitse 207de Infanteriedivisie, voor deze gelegenheid versterkt met het SS-regiment *Der Führer*. Een vijandelijke troepenmacht van meer dan 20.000 man zet koers richting Grebbeberg. De Nederlandse troepen die de aanval op het centrale deel van ons land moeten opvangen,

staan opgesteld achter de IJssel in het gebied van de Gelderse vallei. De taak van de IJssellinie is de vijandelijke opmars te vertragen, de Grebbelinie moet de Duitse oorlogsmachine tot staan brengen. De Grebbeberg vormt het zuidelijkste punt van de Grebbelinie. De verdediging van de Grebbeberg is toegewezen aan het Achtste Regiment Infanterie: 2500 soldaten verdeeld over drie bataljons. Het eerste bataljon is gelegerd op het centrale deel van de Grebbeberg. In de avond van 10 mei arriveerden Duitse troepen met ruime vertraging in Wageningen. De volgende ochtend markeert Duits artillerievuur het begin van de slag om de Grebbeberg. Tegen alle Duitse verwachtingen in, duurt de slag drie dagen waarin het gebied op en om de Grebbeberg het toneel is van hevige gevechten en waarin de Nederlandse verdediging zware offers brengt.

Een citaat van de website grebbeberg.nl: "Een Duitse legermacht van ongeveer 23.000 man probeerde bij de Grebbeberg ten oosten van Rhenen door de Grebbelinie te breken. De vijand lag vlak voor de stelling. De uit Ouwehands Dierenpark ontsnapte apen en exotische vogels zorgden 'snachts voor onbekende en soms angstaanjagende geluiden en het Duitse geschut donderde onvermoeibaar door. Er was gedurende de nacht sprake van een ondragelijke spanning. Men beseftte dat men geïsoleerd was, omdat inmiddels door de eigen genie de brug over de Grift bij de sluis was vernield. [...] In het voorterrein nam men constant vijandelijke bewegingen waar. [...]"

Voor 420 Nederlandse soldaten betekent de slag het einde van hun leven.

Hierna brachten we een bezoek aan het informatiecentrum en aan het Militair Ereveld Grebbeberg. Hier liggen meer dan 400 Nederlandse militairen begraven die sneuvelden tijdens de Slag om de Grebbeberg.

Tenslotte namen we rond kwart voor vijf weer plaats in de bus, die ons terugbracht naar de Du Moulinkazerne. Hierna vervolgde ieder zijns/haars weegs terug naar huis. We konden terugzien op een natte maar geslaagde BFT.

SPOORVERVOER: DEEL 1

‘ZONDER RAILS GEEN OORLOGSINSPANNING’

Het oorlogvoerend vermogen van het Derde Rijk in de Tweede Wereldoorlog was voor een groot gedeelte te danken aan hun spoorwegorganisatie, de Deutsche Reichsbahn. Mede dankzij deze uitstekend georganiseerd spoororganisatie was Duitsland in staat razendsnel divisies te verplaatsen van het ene front naar het andere front en crisissituatie tijdelijk te boven te komen. Daarnaast speelde spoorvervoer een zeer grote rol bij de bevoorrading van de troepen, verlofreizen, afvoeren van personeel en materieel, vervoer van krijgsgevangenen, opvoer van grondstoffen en normaal civiel personenvervoer. Redenen voor de geallieerden om grootscheepse luchtaanvallen uit te voeren op de spoorweginfrastructuur en ‘rollend materieel.’ Helaas speelde de Deutsche Reichsbahn ook een foute rol bij het vervoer van Joden, Roma, Sinta en andere slachtoffers naar de Duitse vernietigingskampen.

Mede gezien het weer stijgend belang van spoorvervoer in het licht van de Russisch-Oekraïense oorlog toch voldoende reden om de organisatie van de Deutsche Reichsbahn eens voor het voetlicht te halen. Laat u verbazen door de omvang van de (spoorweg)inspanning. Zonder rails geen oorlogsinspanning.

Kolonel Hans van Dalen, Regimentscommandant Huzaren van Boreel

Duitsland was aanvankelijk een federatie waarin iedere deelstaat zijn eigen spoorwegbedrijf had, *Länderbahnen* genaamd. Na de Eerste Wereldoorlog (waar de spoorwegen al een grote rol speelden), werden deze spoorwegbedrijven in 1920 samengevoegd tot de Deutsche Reichs Eisenbahnen en in 1924 omgevormd tot de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft. Op 10 februari 1937 wijzigde de naam in *Deutsche Reichsbahn*, afgekort tot DR.

Organisatie

De *Deutsche Reichsbahn* viel onder het Reichs Verkehrsministerium, dat uit acht spoorwegafdelingen bestond. Tijdens de Tweede Wereldoorlog was Julius Dorpmüller de *Reichs Verkehrsminister*. De DR was verder georganiseerd in drie zogenaamde *Ober Betriebs Leitungen*, namelijk Oost in Berlijn, Zuid in München en West in Essen. De drie *Ober Betriebsleitungen* gaven leiding aan in totaal 26 *Reichsbahndirektionen* (RBD) aangevuld met twee *Eisenbahn Zentralämter* in Berlijn en München. Deze laatste twee waren speciaal bedoeld voor bijzondere vervoersopdrachten. Na de inval in Oostenrijk zijn er vier RBD'n aan de RB toegevoegd, namelijk Innsbruck, Linz, Villach en Wenen. Na de annexatie van Sudetenland werd RBD Innsbruck - net zoals het spoorweginet in Sudetenland - toegevoegd aan de aangrenzende oorspronkelijke Duitse RBD'n. De spoorwegen van later binnengevallen landen werden als autonome organisaties aangehecht, met een scherpe toezichhoudende rol van het *Reichs Verkehrsministerium*. Zo ook in Nederland. Vrijwel direct na de inval van de Duitsers in mei 1940 sloot de Nederlandse Spoorwegen een 'loyaal samenwerkingscontract' met de Duitse bezetter. Daarmee hoopte de NS relatief autonoom te kunnen blijven opereren onder het Duitse bewind. De dagelijkse leiding van het bedrijf bleef immers in handen van de NS-directie.

De leiding van het militaire gedeelte van de Deutsche Reichsbahn lag in handen van Generaal der Infanterie Rudolf Gercke. Hij was *Chef der Transportwesen* en lid van het *Oberkommando des Heeres* (OKH). Als dubbel-functie bekleedde hij ook de functie van *Wehrmacht Transport Chef* in het Oberkommando der Wehrmacht (OKW). In rang en aanzien had hij in het Duitse leger de status van een legerkorpscommandant. Onder hem vielen:

1. een *Feldtransportabteilung*, verantwoordelijk voor de planning en uitvoering van het militaire spoorwegverkeer,
2. een *Planungs Abteilung* voor instandhouding en bouw van de spoorweginfrastructuur in Duitsland en de bezette gebieden,

3. een *Heimat Transport Abteilung* verantwoordelijk voor de afwikkeling van het civiele verkeer in Duitsland zelf
4. een *Personalabteilung* voor de personeelszaken van de RB zelf
5. een *Nachrichten Abteilung* voor het spoorwegberichten verkeer en commanderen van spoorwegverbindingstroepen.



Daarnaast vielen de *Eisenbahnpioniertruppen* onder generaal Gerecke, door een aparte generaal gecommandeerd, die tevens de voornaamste adviseur van Gerecke was.

De RB'n stonden elk onder leiding van een *Transport Kommandantur* die voor grote spoorwegknooppunten de beschikking hadden over *Bahnhoffiziere* en voor beladen en ontladen van treinen over mobiele *Ein- und*

Ausladekommissare. Vanaf 1941 werden in de bezette gebieden de *Transportkommandanturen* per gebied toegevoegd aan grotere legerformaties, zoals 'legergroepen' of soms zelfs 'legers', gecommandeerd door een generaal. Zo'n *General des Transportwesens* bij een legergroep had dan 51.010 man tot zijn beschikking. Dit waren onder meer:

- een spoorweg-geniebrigade (14.858 man),
- spoorweg-verbindingsregiment (1500 man),
- lichte luchtverdedigingsafdeling (600 man),
- een transportbeveiligingsregiment (8617 man),
- een spoorwegbedrijfsafdeling met diverse zware spoorwegmachines en spoorwegreparatiemateriaal,
- diverse regionale beveiligingsbataljons inclusief een opleidingsbataljon (22.112 man).

Een behoorlijke organisatie dus.



De spoorweggenietroepen waren verantwoordelijk voor de bouw, instandhouding en reparatie van de spoorwegen in de veroverde en bezette gebieden. Bij de terugtocht waren ze verantwoordelijk voor de vernieling van spoorweginfrastructuur.

Begin van de oorlog

Het Duitse spoorwegennet was bij het begin van de oorlog 68.000 km. Er stonden 12.317 normale stations en 1.708 kleinere stations (bijvoorbeeld in privé- of bedrijfseigendom) ter beschikking. Het wagenpark bestond uit 23.000 locomotieven, 69.000 personenwagens, 605.000 goederenwagens, 21.000 platte wagens en 1892 veewagens.

De oorlog met Polen leverde gelijk uitdagingen op. 86 niet-gemotoriseerde divisies moesten naar de grens met Polen en België-Frankrijk worden verplaatst. Daarnaast moesten na de verovering van Polen het Poolse spoorwegennet worden hersteld, met onder meer tientallen vernielde spoorbruggen. Deze 8.000 deels en 25.000 beschadigde spoorwegwagens moesten worden opgeruimd. Deze waren vooral door de Duitse *Luftwaffe* gebombardeerd. In winter '39/'40 waren alle werkzaamheden klaar en werd het Poolse spoorwegennet gekoppeld aan het Duitse spoorwegennet. Een speciaal nieuwe *Generaldirektion der Ostbahn* was verantwoordelijk voor het Poolse *Generalgouvernement*. Duits personeel werd aangesteld als hoofd van Poolse spoorwegorganisaties. Een speciale taak voor de DR bij het uitbreken van de vijandelijkheden, was de verplaatsing van het spoorweghoofdkwartier van Hitler richting het Poolse front: *Der Führer-Sonderzug*. De eerste commandant van deze speciale trein was de toen nog onbekend kolonel Erwin Rommel. Na drie weken rolde deze trein alweer terug naar Berlijn. Over *Sonderzüge* later meer.

Extra taken kwamen nu op de DR af. Het begin van de oorlog betekende namelijk het begin van een geallieerde zeeblokkade. Kolenvervoer naar Italië kon nu niet langer per (kust)schip, maar moest per trein naar Italië worden gebracht. Tegelijk betekende de ingestelde beperking op civiel benzineverbruik grotere aantallen civiele reizigers voor de DR. De afgekondigde verduistering gaf onervaren machinisten bij nacht de nodige uitdagingen. Zij kregen de opdracht om overdag speciale spoorwegverkenningen uit te voeren. Er ontstonden problemen door de strenge winter van '39/'40. De Duitse binnenvaart kwam stil te liggen, zware sneeuwval belemmerde treinverkeer. 100.000 Duitse immigranten (uit de Sovjet Unie en Balkan) moesten worden vervoerd, de Duitse bewapeningsindustrie schreeuwde om meer voorraden en het militaire verkeer nam toe. Instelling van Zugverteilers in 1941 per baanvakgebied loste een deel van de (militaire) problemen op. Zij moesten zorgen voor een optimale afstemming tussen de militaire bevoorradingsbehoefte en de capaciteit van het betreffende baanvakgebied.

Oorlog in het Westen

Voorafgaand aan de oorlog in het Westen moest de RB maar liefst 136 Duitse divisies verplaatsen naar hun uitgangspunten aan de grenzen met Nederland, België, Luxemburg en Frankrijk.



verplaatsen 136 divisies] Door de gestegen motorisering van de Duitse eenheden ontstonden er dit keer weinig bevoorradingsproblemen. De vernielingen aan het Belgische en Franse spoorwegennet waren relatief gering door de snelle Duitse opmars. Al na drie

Bijzondere treinen

Het soldatenverlof per trein was goed georganiseerd. Er bestonden speciale *Schnellzüge für Fronturlauber*, speciale cellen die reisadvies gaven en geldwissel cellen. Langs het spoorweganet waren mogelijkheden om te bellen of telegrammen te versturen. Pakketjes en uitrusting kon zelf worden gedragen of apart per spoorwegpost worden verstuurd. Onderweg tijdens een paar dagen 'uitstappen' kon de uitrusting op het station in bewaring worden gegeven. De treinen zelf waren uitgerust met keukens.

Andere bijzondere treinen waren de al genoemde *Sonderzüge*. Hitler gebruikte een speciale bevelstrein als hoofdkwartier, vóór het eerste vaste *Führerhauptquartier Felsennest* in mei 1940, gebruikte Na de inval in het Westen gebruikte Hitler alleen nog deze speciale trein om het front te bezoeken en niet meer om bevel te voeren. De trein had een naam, aanvankelijk 'Amerika' en later 'Brandenburg'. Een speciale beveiligingsbataljon (*Führer Begeleit Battalion*) bewaakte de trein. De trein bestond bijvoorbeeld uit twee locomotieven, gevolgd door een gepantserde FLAK wagon met twee stukken luchtafweergeschut, bagagewagon, Hitler persoonlijke wagon, bevelvoeringswagon met hierin een vergaderruimte en zendstation, commandowagon voor het Führerbegleitcommando, restaurantwagon, twee gastenwagons, wagon met douches, nog een tweede restaurantwagon, slaapwagon voor bewakingspersoneel, journalistenwagon, bagagewagon en als laatste weer een gepantserde FLAK wagon met twee stukken luchtafweergeschut. Andere Nazi kopstukken hadden ook een *Sonderzug*, namelijk 'Afrika' voor de Chef van het *Oberkommando der Wehrmacht* (OKW), 'Asien' voor de bevelhebber van de *Luftwaffe* Hermann Göring, 'Atlantik' voor de bevelhebber van de *Kriegsmarine*, 'Atlas' voor de *Wehrmachtführungstab*, 'Enzian' voor het hoofd verbindingen van de *Luftwaffe*, 'OstPreussen' en 'Württemberg' voor de staf van het *Oberkommando des Heeres* (OKH), 'Robinson 1 en 2' voor de Generale staf van de *Luftwaffe*, 'Steiermark' voor Heinrich Himmler als *Reichsführer SS* en 'Westfalen' voor de minister van Buitenlandse Zaken Joachim Von Ribbentrop.

dagen was het mogelijk met een trein vanuit Duitsland, Parijs te bereiken. Het spoorweganet van Frankrijk werd in twee gedeelten gesplitst. De spoorwegen van onbezet Frankrijk vielen onder de Vichy regering, terwijl het bezette gedeelte van Frankrijk onder Duitse spoorweg controle was geplaatst. De baanvakgebieden van Elzas en Lotharingen zijn bij de aangrenzende RBD'n van de DR gevoegd. In Amsterdam, Brussel en Parijs zijn *Wehrmachtverkehrsdirectionen* ingericht en onder de Chef des Transportwesens geplaatst. Later in de oorlog ontstonden er problemen met het Franse spoorwegpersoneel; zij zijn en masse naar Duitsland gedeporteerd. 20.000 van hen zouden hier het leven laten!

Oorlog in het Oosten

Met de uitbraak van de oorlog in het Oosten moest de RB in een hogere versnelling. Niet alleen qua troepenverplaatsingen (er zijn voor de start van Operatie Barbarossa maar liefst 11.784 treinen ingezet met 200.000 wagons die gemiddeld 800 km elk afleggen), maar vanwege spoorwegnetaanpassingen. Het *Höchstleistungsfahrplan* is een maand voor de inval ingevoerd met een topcapaciteit van 3000 treinen per dag! Na de inval slaagden de spoorwegtroepen erin om de vernielde spoorweginfrastructuur in Rusland snel te repareren. Lastiger was om de spoorbreedte aan te passen. De Sovjet-Unie hanteerde namelijk breedspoor. Het aanvankelijk omgeladen van de treinen aan de grens kostte (te) veel tijd. Bovendien was veel rollend spoorwegmateriaal vernietigd. Hierdoor gedwongen begon de RB met aanpassingen: het 9 cm naar binnen verplaatsen van één van de spoorrails. Werkeenheden waren in staat om op één dag 7 km spoor aan te passen. Eind 1941 was al 15.000 km spoorweg aangepast, maar vooral ten oosten van de Dnjepr was er nog weinig aangepast. Intussen was de Balkan veroverd en de spoorwegen van diverse Balkanlanden gekoppeld aan het Duitse spoorweganet. Met uitzondering van Joegoslavië en Griekenland bleven de Balkanlanden hun eigen spoorwegen beheersen. Door de bezetting van de Balkan vergemakkelijkte de bevoorrading, omdat nu via Slowakije en Roemenië treinen naar de Sovjet-Unie omgeleid konden worden. De aanvallen van partizanen op de spoorweginfrastructuur leverden later in de oorlog aanzienlijke problemen op. Om een idee te geven: van 1941 tot 1945 vernietigden Joegoslavische partizanen 1.684 km rails, 830 treinstations, 1.099 treinen, 1.918 locomotieven, 19.759 spoorwagons en 1.077 spoorwegbruggen.



In het veroverde Russische gebied richtten de RB vier nieuwe *Hauptseisenbahndirectionen* (HBD) in. Deze kwamen terecht in Riga, Minsk, Kiev en Dnjepropetrovsk en bemand door RB personeel (in de gebruikelijke blauwe uniformen), evenals Polen. Ze kwamen onder bevel van de al genoemde *Chef des Transportwesens* met zitting in Warschau. Op bevel van de *Reichsverkehrsminister* Julich Dorpmüller werden alle HBD'n herbenoemd in *Reichsverkehrsdirectionen* (RVD). De gebieden tussen de oostelijke RVD'n en het front werden afgedekt door zogenaamde *Feld-Eisenbahn-Kommandos* (FEKdo) van de Wehrmacht, waar overigens wel

RB-personeel tewerkgesteld werd. De grens tussen RVD en FEKdo schoof mee met de frontontwikkelingen. Het 'blauwe' spoorwegpersoneel onder commando van de *Wehrmacht* klaagde over achtergestelde soldij en verzorging. Later kwam hier verbetering in. Erger was dat ze in de loop van de oorlog steeds vaker in oorlogshandelingen betrokken raakten. Vooral bij de strijd tegen de partizanen in het achtergebied en later noodgedwongen in de strijd tegen doorgebroken eenheden van het Russische Rode Leger. Hoewel uitgerust met helmen en geweren waren ze natuurlijk niet hiertoe opgeleid en vielen niet onder de Geneefse Conventie. De situatie werd onhoudbaar en met ingang van januari 1942 werd het blauwe spoorwegpersoneel in Rusland weer onder de RB geplaatst en niet langer onder *Wehrmacht*. Ze zijn zoveel mogelijk tijdig geëvacueerd toen het Rode Leger naderde.



Transportcrisis bij de RB

De oorlogsomstandigheden aan het Oostfront waren een zware aanslag op het rollend materieel, vanwege de langdurige inzet, de enorme af te leggen afstanden en door de slechte onderhoudsstaat van de Russische spoorwegen en de barbaarse weersomstandigheden (vooral in de winter en modderperiode). Eind 1942 bereikte het door de RB en *Wehrmacht* beheerde spoorwegennet in Rusland de grootste omvang, namelijk 41.000 km. Het spoorwegennet in Duitsland was 79.000 km. Alles bij elkaar had het spoorwegennet in deze periode een omvang van 161.000 km en was er 1,7 miljoen 'blauwe' (DR) en 'veldgrauwe' (*Wehrmacht*) spoorwegpersoneel ingezet. In Rusland was een ernstig gebrek aan veel noodzakelijkheden. De terugtrekkende Russische troepen hadden veel rollend materieel tijdig naar het oosten verplaatst en de Duitse locomotieven waren feitelijk niet ontworpen voor de strenge Russische vrieskou. De kwaliteit van de kolen was veel minder en er was hout- en watertekort om de treinen goed te bedienen. De kolen uit het Donetsk bekken moesten bijvoorbeeld eerst met olie doordrenkt worden om voldoende te branden.

Daarom ontstonden in de strenge winter '41/'42 grote problemen met de aanvoer van grondstoffen vanuit de Sovjet Unie

naar de Duitse industrie. Strenge vorst bevroor de spoorweginfrastructuur en het 'rollend materieel' had zwaar te leiden. Het Duitse materieel was ronduit onvoldoende berekend op de zware Russische condities. Pompen, olieleidingen, waterleidingen, waterkranen, assen, kolenopslag: alles vroom vast. 70% van de locomotieven viel uit en in sommige sectoren zelfs 90%. Door smeltwater spoelden in maart enkele essentiële spoorwegbruggen weg. De druk op de *Reichsbahn* was extra groot doordat intussen 80% van het vrachtwagenvervoer van de *Wehrmacht* door de vorst niet meer inzetbaar was. In het voorjaar van 1942 konden de belangen van de Duitse troepen door dit alles onvoldoende behartigd worden. De RB liepen de problemen over de schoenen. Hitler greep in en schakelde de *Reichsminister für Bewaffnung und Munition* in: spoorweg diktator Albert Speer. De door hem ingestelde maatregelen hadden succes. Hij voerde een gedecentraliseerd systeem in, gegroepeerd rond *Feldeisenbahndirektionen* met *Feldeisenbahnabteilungen*. Hierdoor ontstond een flexibeler systeem dat de prioriteiten van de *Wehrmacht* beter waarborgde. Het 'rollend materiaal' werd aangepast om de winterse condities beter te kunnen weerstaan.

De bouw van nieuwe locomotieven en wagons (in 1940 gepland 1350 locomotieven en 65.000 wagons) had aanvankelijk te lijden door concurrentie voor grondstoffen van de bewapeningsindustrie. Speer bracht hierin verbetering en nam vanaf 1942 de bouw van spoorwegmateriaal mee in onderhandelingen over de bewapeningsprioriteiten. In een periode van twee jaar zouden 15.000 speciaal ontworpen nieuwe *Kriegslokomotiven* worden gebouwd; 6.572 zijn daadwerkelijk gebouwd door bedrijven in Duitsland, Tsjecho-Slowakije en Polen, aanvankelijk gemiddeld 500 per maand.



Hitler was tevreden en bestempelde 7 december als *Tag des Deutschen Eisenbahners*. Vanaf 1943 daalde de maandelijkse productie omdat Hitler tankproductie (Panther, Tiger I, Tiger II) voorrang gaf.

In nummer 1 van 2024 leest u deel 2 van dit artikel, alwaar u meer zal lezen over de operatie in het achtergebied, de partizanaanslagen en er een brug gelegd wordt naar de moderne oorlogsvoering.

DE SPRONG

MARC TEMPELS

Frits van der Ley

Naam: Marc Tempels

Leeftijd: 61 jaar

Geboren en getogen in de Achterhoek

Overig: gepassioneerd modelbouwer

De Sprong, hoewel het achteraf meer een duw in het diepe was....

We kennen elkaar vanuit Stroe, begin jaren 90 van de vorige eeuw. Zelf werkzaam bij de Staf 103 Aanvullings-plaatsbataljon en de 'springer' van deze editie was 'second' bij 113 Algemene Bevoorradings- en Dienstencompagnie die onder het 103e viel. Toen ik iemand sprak die bij dezelfde compagnie had gediend en vertelde dat wij altijd op zoek zijn naar mensen die ooit 'De Sprong' richting het bedrijfsleven hebben gewaagd, kwam de naam van Marc Tempels naar voren. Oud B&T'er en een uitzending achter de rug. Kende hem slechts van naam en dus gelijk maar eens contact zoeken en gevraagd of hij genegen was zijn levensloop aan het papier toe te vertrouwen. En dat was hij:

Waarom ben je ooit bij Defensie gegaan?

Tijdens mijn HAVO- periode zat ik te twifelen tussen een technische opleiding of een carrière bij de KL (de interesse voor de marine had ik toen al laten varen). Om achteraf geen spijt van mijn eventuele keuze te hebben, dacht ik dat het wel verstandig zou zijn om eerst mijn dienstplicht te vervullen (dat moest toen nog, voor de jeugdige lezers). Mocht de hele organisatie en sfeer mij niet aanstaan, kon ik na 14 maanden altijd nog een andere keuze maken en zonder problemen afscheid nemen.

Derhalve mocht ik in juli 1980 vervroegd opkomen. Na de rijopleiding in Bergen op Zoom op een "Dikke DAF", had ik alle rijbewijzen op zak met amper 18 jaar en 2 maanden. Aangezien het vakje VN-eenheid door mij was aangekruist tijdens de keuring, ging mijn plaatsing uiteindelijk via een 3-maanden opleiding in Assen, naar het 44 Painfbat(VN) in Zuid-Libanon. Daar werd ik geplaatst bij het Transportpeloton. Onverwacht werd ik dus AAT'er.

In september 1981 ben ik afgezwaaid. Aangezien het e.e.a mij wel beviel heb ik geopteerd voor het OCOSD. Dat liep een aantal keren mis, tot mij in 1983 als alternatief een KVV contract voor 6 jaar werd aangeboden als officier bij het dienstvak der Intendance. Na de opleiding bij de SRO werd er een aantal functies vervuld als PC bij de Kadernie'n op het OCInt in Bussum. Dat had ik op gegeven moment wel gezien en medio 1986 heb ik meermaals om een overplaatsing



verzocht naar een parate eenheid. Dit werd in 1987 eindelijk gehonoreerd en zo kon ik mij in juli van dat jaar, melden als Luitenant Logistiek bij 41 Bevoeie in Seedorf. Tijdens de plaatsing aldaar heb ik mijn contract 2x voor 1 jaar laten verlengen en ondertussen weer geopteerd voor het OCOSD. Het laatste jaar verlenging was alleen mogelijk op een andere functie. Aldus geschiedde, en het OCInt kwam weer in beeld. Na een kort half jaar, kon ik niet meer wennen in het keurslijf van een opleidingscentrum en volgde een overplaatsing naar 113 Algebevoeie. Daar heb ik tot eind van mijn contract de functie van Plv-CC vervuld. Inmiddels was de sollicitatie voor de verkorte officiersopleiding op het OCOSD een succes geworden (met dank aan de toenmalige commandant van het Legerkorps Logistiek Commando).

We zijn dan inmiddels in juli 1991, en de opleiding op het OCOSD zou in september aanvangen.

Maar het zou toch allemaal anders lopen.

Welke uitzending heb je gedaan, hoe kijk je daarop terug en wat is je daarvan bijgebleven?

Van eind januari 1981 tot begin augustus 1981 bij UNIFIL in de functie chauffeur zware wielvoetigen bij het Transportpeloton. Daar heb ik een schitterende tijd gehad met veel zelfstandigheid, voor zover dat mogelijk was, en verantwoordelijkheid. Kameraadschap en avontuur is mij vooral bijgebleven. Hoewel bij een aantal incidenten onderweg en in Beiroet achteraf pas het besef kwam dat het ook heel fout had kunnen aflopen. Op het 'moment suprême' keek ik daar redelijk nuchter naar. Wat me ook praktisch is bijgebleven, is dat je bij bepaalde situaties actie moet ondernemen en niet passief aan de zijlijn moet blijven staan.

**Zijn er verschillen en overeenkomsten?**

Vergeleken met de KL houden mensen zich slechter aan afspraken en loopt de besluitvorming wat stroperig, zeker in de hogere echelons. Het teamgevoel is over het algemeen ook wat minder. De overeenkomst is dat je samen met je collega's uiteindelijk de klus moet klaren.

Wat doe je nu nog met de IK2-17?

Analyseren, structuur aanbrengen, plan maken, uitvoeren en evalueren.

Ik zeg KL/Defensie/Uitzending.

Kameraadschap en de 'niet lullen maar poetsen'- mentaliteit. Wat Libanon betreft is mijn stelling; onder de gelijke omstandigheden met dezelfde mensen, sta ik morgen op Schiphol om direct weer te vertrekken.

Mis je de KL wel eens?

Inmiddels niet meer, maar ik denk er wel regelmatig met enige weemoed aan terug. Met name de periode Libanon en Seedorf keren dan terug in mijn herinneringen. Onwillekeurig en dus ook in die volgorde.

Je hebt ooit "de Sprong" gewaagd. Wat was jouw overweging en was het de moeite waard?

Kortweg een medische! Hoe dan? In de periode voordat het gebeuren bij de OCOSD een aanvang zou nemen, leek mij een korte vakantie wel op zijn plaats. We zouden naar Polen gaan met een camper, maar daar zijn we nooit aangekomen. Halverwege de heenreis, volgde er een zwaar verkeersongeval op de Duitse Autobahn bij Bremen. We spoelen de film verder tot medio 1993, toen het hele medische- en revalidatietraject werd afgesloten. Het eindresultaat was een aantal lichte mobiliteits- beperkingen waardoor een verdere militaire carrière uitgesloten was. De KL was inmiddels ook begonnen met het incasseren van het "vredes-dividend" met een aanzienlijke personele inkrimping als gevolg, Waardoor men ook echt niet meer op mijn hernieuwde aanwezigheid zat te wachten.

Dus geen "Sprong" maar meer een "Duw in het diepe" naar de burgermaatschappij.

Was het de moeite waard? Persoonlijk had ik het liever anders gezien, maar 'c'est la vie'

Wat doe je nu?

Na wat omzwervingen en cursussen, onder het mom van; 'niet bij de pakken neerzitten', kruipt het bloed toch waar het niet gaan kan. Mijn eerst echte functie in de burgermaatschappij was die van bedrijfs-administrateur bij een middelgroot bedrijf in het koel-/vriestransport. Waarbij mijn groot-rijbewijs nog regelmatig van pas kwam. Na een overname kwam ik op de functie van controller. Naar wederom een overname functioneer ik nog steeds als controller bij DFDS Logistics Cold Chain in Winterswijk.




BOEKREVIEW

GETEKEND DOOR HET LEVEN IN DACHAU EN INDIË.

Inka Logister-Proost

Getekend door het leven in Dachau en Indië. Ik heb te veel gezien. Een abrupt einde aan een zorgeloze jeugd in Arnhem. | Laurens van Aggelen | 2023 | 9789079763689 | White Elephant Publishing | 193 pagina's | geïllustreerd met foto's

Willem Wilbrink zal geen onbekende zijn voor degenen die regelmatig de 7 December Divisie Herdenking bezoekt hebben. Het boek beschrijft de ervaringen van Willem Wilbrink tijdens zijn weg naar, en verblijf in Concentratiekamp Dachau. Drie maanden na terugkomst in Nederland meldt hij zich aan als vrijwilliger en vertrekt hij uit het verwoeste Arnhem. Via Engeland gaat hij naar het voormalige Nederlands-Indië en komt terecht bij 1-8 RI, 'De Haantjes'. Het ontmantelen van een bom gaat één keer niet goed, waardoor twee kameraden omkomen en Willem anderhalf jaar in het ziekenhuis terecht komt. Kort wordt stilgestaan bij de periode erna, zoals traumabehandeling en de strubbeling om passend werk te vinden. In de jaren '80 zorgde Willem en zijn vrouw zes jaar voor een goederenstroom richting Poolse Arnhemveteranen, die in erbarmelijke omstandigheden verbleven. Hij heeft zich jarenlang ingezet voor Indië veteranen in Nederland.

Het boek is feitelijk beschreven, het verhaal van Willem is aangevuld met informatie uit bronnen. Hierdoor leest het makkelijk en is het informatief. Geschikt voor mensen die in een nutshell willen lezen over concentratiekamp Dachau en Arnhem in WO II, Nederlands-Indië, de impact op de Indiëveteranen en discutabele onderzoeken naar die periode, en de toestand in Polen als Oostblokland.

Als ergotherapeut heb ik in mijn dagelijkse praktijk veel te maken met traumaverwerking en veerkracht. Ik was zeer onder de indruk van zijn veerkracht. Ik heb diep respect voor zijn vechtlust om zelf te overleven, maar ook om mensenlevens te redden met gevaar voor eigen leven of op te komen voor medemensen.

Aangezien gedichten schrijven voor Willem een belangrijke bijdrage aan zijn traumaverwerking heeft gegeven, had ik graag meer gedichten in het boek willen zien.



FOTO: Netflix

DOCUMENTAIRE

HEART OF INVICTUS

Ger Bonten

Heart of Invictus | 2023 | 5 afleveringen | <https://www.netflix.com/nl/title/81443485>

De Netflix documentaire 'Heart of Invictus' laat goed zien waar de Invictus

Games over gaan. In 5 afleveringen van 45-60 minuten worden zes mensen gevolgd, die meedoen aan de Invictus Games 2022. Zo zien we hoe Gabe in de US omgaat met zijn chronische pijn en Na uit Zuid Korea die beide handen verloor. Ook is te zien hoe Darell uit Canada met angst omgaat, Tom uit Groot Brittannië en Yulia met koosnaam Tiara ('spuitje') uit Oekraïne.

Ik krijg alleen maar bevestiging voor mijn inzet voor de Invictus Games en met de meesten in deze docu ben ik mee in contact geweest. Een bijzonder privilege.

Iedere 2 jaar worden de Invictus Games gehouden voor militairen uit de hele wereld die gedurende hun diensttijd fysiek of psychisch iets hebben opgelopen. Het helpt bij het herstel niet alleen door te sporten maar ook het opbouwen van een vriendschapsnetwerk met mensen met dezelfde problemen. Dit is de reden dat ik als vrijwilliger heb deelgenomen aan de Invictus Games Den Haag en Düsseldorf. Ik maak inmiddels deel uit van de Invictus Family. Dit is een gevoel dat je niet in woorden kunt uitdrukken.

Ik heb me in Düsseldorf ingeschreven om informatie te ontvangen voor de volgende Invictus Games in Vancouver, februari 2025. Ik moet dan wel nog even sparen want de reis- en verblijfkosten zijn altijd voor rekening van de vrijwilliger.

Reünie Afrika



Na enkele maanden van, vooral digitale voorbereidingen, was het 21 oktober eindelijk zover, de Afrika reünie. Gezien de algehele trend bleef ook bij deze reünie het aantal aanmeldingen een beetje achter. Helaas waren er ook nog 2 mensen die zich moesten afmelden vanwege ziekte.

Rond 12.45 uur druppelden de eerste reünisten binnen bij de Historische Collectie van ons Regiment in Soesterberg. Voor velen was het een weerzien na jaren.

Na het welkomstwoord door bestuurslid André Leurs van de VVRB&T, werd door de aanwezigen, onder aanvoering van de Regimentsadjutant Barry de Jong, het regimentslied uit volle borst gezongen. Aansluitend werd met een lekker glaasje palmpit een toast uitgebracht op allen en het Regiment.

Na de toast begon een heel gezellig samenzijn met allen die in Afrika, tijdens een uitzending of anderszids, geweest zijn. De mensen van het Bureau Geschiedschrijving van het Regiment hadden diverse publicaties en andere informatie over Afrika verzameld en aan hun tafel begonnen leuke gesprekken. Diverse reünisten hadden plakboeken met foto's en knipsels meegenomen die goed bekeken werden. Deze waren de aanleiding voor leuke anekdotes en andere verhalen.

21 OKTOBER 2023

André Leurs

Om 16.30 uur werden we getrakteerd op een lekkere rijstmaaltijd en een heel lekker toetje. Dit alles geheel verzorgd door de mensen van 43 Bevo, waarvoor nogmaals dank.

Ik denk dat we mogen terugkijken op een interessante, maar vooral erg gezellige middag.

Onze dank gaat naar de mensen van de Historische Collectie, Bureau Geschiedschrijving, het promotieteam van de vereniging, de RA en de mensen van 43 Bevo.

Allen bedankt voor deze mooie middag en tot een volgende reünie!



IN THE PICTURE

Maik Verkooijen



Wellicht niet de mooiste foto, maar wel één met een verhaal. Deze is genomen in maart 2021, midden in de corona periode. Samen met een collega was ik voor 2,5 maand in Gao (Mali) om dan toch eindelijk het laatste Nederlandse materiaal op transport te zetten richting Dakar. Dit materiaal was al in 2019 gereed gesteld door de RDE (Redeployment Element), maar door voortdurende aanvallen op de afvoerroutes heeft dit materiaal ruim anderhalf jaar in de zinderende hitte van de Sahel op kamp Castor gestaan. Vooral de voertuigen hadden hier ontzettend onder geleden. De drie aanwezige Luna's (containerhefmiddel) vormden daarbij de grootste uitdaging. Banden waren kapot en leeg, hydrauliekleidingen sprongen kapot tijdens het starten en de olie lag in een straal van 10 meter om de voertuigen heen. Met véél kunst- en vliegwerk en onmogelijke improvisaties, is het uiteindelijk wel gelukt om alles enigszins fatsoenlijk op Afrikaanse diepladers te zetten voor de lange tocht richting Dakar.

De klus was voorafgegaan door twee weken eenzame opsluiting in een Duits quarantaine hotel; melden met het CBRN-masker (Chemisch, biologisch, radiologisch en nucleair) geplaatst! En ook het leven op kamp Castor stond in het teken van corona. Alle faciliteiten, sport, barretjes en eetzaal waren gesloten en de Duitse preventie maatregel bestond uit 24/7 een mondkapje dragen. Het keukenpersoneel was in twee shifts verdeeld, waarbij ze elkaar afwisselden om besmetting te voorkomen. Door deze halvering van capaciteit was het menu iedere dag hetzelfde: bruine óf witte rijst met tjats. Het was alleen de vraag of de bruine óf de witte rijst in de middag zou komen of in de avond..... Deze kon bij een uitgiftepunt worden opgehaald en op de eigen werkplek worden genuttigd.

Een Spartaans regime en héél veel logistieke en technische uitdagingen waarbij BDR (*battle damage repair*) naar een *next level* moest worden gebracht! Regelmatig momenten waarbij we ons op het hoofd moesten krabben, maar wel met een gewenst resultaat. Achteraf hier op terugkijkend was dit een bijzondere klus die ik niet had willen missen en waarbij ik ontzettend veel heb mogen leren.

Voor de volgende editie mag sergeant-majoor Ewout Westmaas het archief in duiken.

COLUMN

Inka Logister-Proost

GEBROKEN HART



spotprent uit "de Locomotief"
november 1947

Als je wilt weten hoe een gebroken hart er uit ziet, vraag het zijn maten. Tijdens de reünie hadden ze het er nog over!

De ergste nachtmerrie van een militair-op-missie werd waarheid. Anderhalf jaar na zijn vertrek naar Nederlands-Indië ontving Guus de brief die iedereen vreest: z'n Anna die hij zo lief had, verbrak de liefdesrelatie. Ze was inmiddels al enkele maanden verloofd, maar had hem het niet durven schrijven. Eindelijk had ze de moed gevonden hem de waarheid te vertellen, over drie weken zou ze trouwen... In de hoop dat hij het tij nog kon keren, keek hij hoopvol naar de datum bovenaan de brief en rekende... De post had er vier weken over gedaan, Anna was inmiddels een week getrouwd! Totale verbijstering. Wanhoop. Ontreddering.

Zijn liefdesverdriet ging door merg en been. Een hoopje ellende. Niet om aan te zien. Ontroostbaar. Zijn makkers namen zijn taken over.

Het voorval had ook op een andere manier impact op zijn kameraden. Immers, Guus schreef z'n Anna véél frequenter; lange beschrijvende brieven met wat hij meemaakte en epistels waarin hij zijn adoratie aan haar, prachtig in superlatieven verwoordde. Van de weeromstuit deden zijn maten extra hun best op hun volgende brief aan hun lief.

Brieven schrijven werd vanuit kerken gestimuleerd. Joop - sergeant van Guus - schreef met twee penvriendinnen, je moet immers je opties open houden. De kwestie Guus' liefdesverdriet hield hem bezig en hij besloot één van zijn penvriendinnen te vragen of ze een leuke vrijgezellige vriendin had die eens wilde schrijven naar Guus.

Zo geschiedde. Thea schreef een brief naar Guus, vol medeleven en interesse. Guus pakte met enige aarzeling de pen weer op en schreef terug. De volgende brief van Thea bevatte een foto van haar. Guus stuurde er één van hem, stoer staand op het bruggetje in de botanische tuin van Buitenzorg.

Voorzichtig veranderde hij de aanhef zonder vrijpostig over te willen komen. Later werden de groetjes onderaan de brief vervangen voor liefs en nog wat later door een kusje.

Op haar verjaardag ontving Thea een grote, lange platte doos. Toen ze hem opende, zag ze een bos rode rozen en een kaart met felicitaties. Van Guus, geregeld via de penvriendin van Joop. Thea schrok. Ho eens even, ze hadden elkaar nog nooit in levende lijve ontmoet!

Na terugkomst in Nederland heeft sergeant Joop één penvriendin opgezocht, ook al woonde ze ruim 150 km van hem vandaan. Het werd niet wat. "En die andere?" vroeg ik hem. "Nee die niet." Een ongemakkelijk kuchje. "Was ze op de toegestuurde foto niet mooi genoeg?" Aan de blik in Joops ogen zie ik dat ik gelijk heb. Te veel heer om die vraag te beantwoorden.

En Guus? Die kwam kerstavond 1949 aan in Nederland, ging naar zijn ouders en Tweede Kerstdag stond hij voor de deur bij Thea. Het kwam goed.

Toen hij - zijn hand door Thea vasthoudend - stierf, waren ze bijna 70 jaar getrouwd.



IN MEMORIAM

Met leedwezen geven wij kennis van het overlijden van:

Martin van Gool Uden rotatie T-1 Alfa-compagnie van het 1 (NL/BE) VN Transportbataljon 15-9-2023

Zoek me en vind me
In de warmte op je huid
Roep me en hoor me
In de stilte toch heel luid
Draag me en leg me
In mooie gedachten neer
Lief me en bewaar me
In je hart keer op keer
Til me en vang me
In armen om je heen
Herinner me en weet
Je bent nooit echt alleen

Fem.



AGENDA

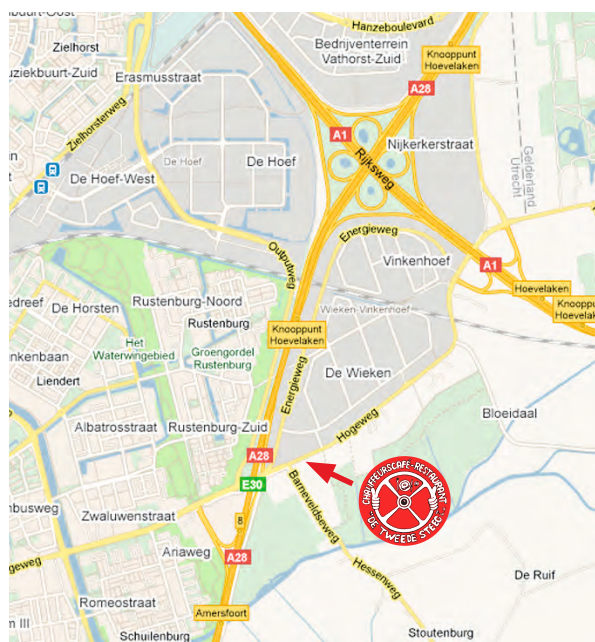


Onze activiteiten worden mede mogelijk gemaakt door vfonds.

Datum	Gelegenheid	Plaats	Contact - telefoon/e-mail
24 april 2024	Algemene Ledenvergadering + wijnproeverij + opening Witte Anjerperk	HCBT Soesterberg	secretaris@veteranenbent.nl
25 mei 2024	Reünie SptCmd	Stroe	Reünie Commissie
25 mei 2024	Stadswandeling	NTB	secretaris@veteranenbent.nl



**Chauffeurscafé - Restaurant
"De Tweede Steeg" b.v.**
Hogeweg 227 - 3816 BS Amersfoort
Telefoon 033-4720449



Geopend maandag tot en met vrijdag van 05.00 t/m 24.00 uur, keuken geopend tot 22.30 uur.
Zaterdags van 07.00 tot en met 16.00 uur, keuken geopend tot 14.00 uur.

Chauffeursdouches / Ruim Parkeerterrein

Historische Collectie Bevoorradings- & Transporttroepen

Museumpark Dienstvak Logistiek
Kamp Soesterberg, Geb. V20
Zeisterspoor 8
3769 AP Soesterberg
088 - 9566 725
www.museumbevoentransport.nl

Openingstijden: Maandag, woensdag en vrijdag van 10.00 tot 15.00 uur.
Overige dagen alleen geopend op afspraak.
De week voorafgaande aan Kerstmis t/m Nieuwjaarsdag gesloten.

Tevens beschikken wij over mogelijkheden voor het houden van uw vergaderingen, bijeenkomsten, evenementen, recepties enz.
Vraag naar de mogelijkheden bij de beheerder.

BUDG€TRUST

HEB JE WEL EENS GELDZORGEN?

Als je deze vraag met ja kunt beantwoorden, dan ben je zeker niet de enige. Eén op de vijf huishoudens heeft namelijk moeite om de rekeningen te betalen. Betalingsproblemen komen voor in alle lagen van de bevolking.

BUDGETRUST gaat samen met jou aan de slag om inzicht te krijgen in jouw financiële situatie, laat je inzien waar het beter kan en coacht je op houding/gedrag ten opzichte van geld en uitgaven. Na een coachingstraject is het de bedoeling dat je in staat bent om zelfstandig jouw financiële huishouding te beheren.

WERKWIJZE

Ieder mens en elke situatie is anders. Om die reden werk ik altijd volgens een op maat gemaakt plan. Ik bezoek cliënten in hun eigen vertrouwde en veilige omgeving. Afspraken kunnen zowel overdag als in de avonden worden gemaakt. Naast de afspraken ben ik tijdens een coachingstraject zowel telefonisch als via de email bereikbaar.

Kijk voor verdere informatie op mijn website, of neem persoonlijk contact op.

Henk Bouwknecht
Budgetcoach

📞 06-36095639 ✉ info@budgetrust.nl 🌐 www.budgetrust.nl

Aangesloten bij de Nederlandse Vereniging Voor Budgetcoaches en Schuldhulpverleners (NBBB).



Zekerheid in onzekerheid.

veteranensearchteam.nl/doneren

40.000 vermissingen per jaar. De politie heeft onvoldoende materieel om grote zoekacties op touw te zetten. Zij rekenen op ons. Wij zijn veteranen en overige geüniformeerden en zoeken vrijwillig naar vermiste personen en/of voorwerpen. Wij zoeken tot we het maximale er uit gehaald hebben. Steun ons team, elke vermissing is er één te veel. Ga naar onze website voor meer informatie.

Het VST wordt alleen ingezet op verzoek van



De kracht van ons team

Wij zijn het Veteranen Search Team. Eén team van veteranen en facilitators: vrijwilligers. Onze achtergrond en ervaring maken dat wij over een onuitputtelijk doorzettingsvermogen beschikken. Wij zijn getraind om doelen te behalen, missies te voltooien. Geheel belangeloos, omdat families recht hebben op antwoord.

Wij zijn zo snel mogelijk vanuit het gehele land ter plaatse. Mèt de techniek die nodig is. Wij worden gemiddeld 60 keer per jaar ingezet. Dit aantal stijgt. Dankzij giften kunnen wij noodzakelijke apparatuur, kleding, eten en reis-/verblijfskosten bekostigen. Essentiële factoren om zoekacties te starten, te faciliteren en op te lossen. Ga naar www.veteranensearchteam.nl, lees meer over onze stichting en word donateur.



VETERANEN SEARCH TEAM
Hobbemalaan 5
3712 AZ Huis ter Heide
informatie: 06 15 86 03 43
inzetverzoek: 085 8000 038
info@veteranensearchteam.nl
www.veteranensearchteam.nl

**Eén team,
één opdracht.**

Word donateur