

Voedseltransporten. Later noodvoorziening in 1945.

Hoe vreemd het ook moge klinken, maar de plannen tot aanvoer over de weg van voedsel dat uit bevrijd gebied door Canadezen naar Rhenen zou worden getransporteerd, waren tot nagenoeg de feitelijke aanvang daarvan praktisch niet tot de grote massa doorgedrongen, overdonderd als men was door de luchttransporten die op zondag 29 april 1945 aanvingen met droppings bij Rotterdam, den Haag en Leiden.

Men dient hierbij wel te bedenken dat de informatie, vooral in de laatste maanden van de hongerwinter, zeer gering was tengevolge van het volledig ontbreken van alles wat thans zo nodig, nuttig en normaal wordt ervaren zoals T.V., radio, telefoon, elektriciteit, gas, vervoer enz., terwijl voorts de onderlinge communicatie door uitval van werk-, winkel- en andere groepscontacten zeer matig was.



Naast de incidenteel uitkomende illegale blaadjes was de geruchtenstroom de belangrijkste bron van goede, maar vaak ook van verkeerde informatie.

Zo kwam op 1 mei het juist blijkende gerucht in omloop dat op woensdag 2 mei ook in Utrecht voedsel uitgeworpen zou worden en wel op het toen nog geheel onbebouwde Kanaaleneiland (operatie Manna).

Tezamen met duizenden anderen heb ik deze gebeurtenis van zeer nabij kunnen waarnemen. Met donderend lawaai verschenen de bommenwerpers die achter elkaar vliegen, de een na de ander de bommenluiken openen en van ongeveer 80 mtr. Hoogte hun lading, als dozen, zakken en pakketten, alles tegelijk in een worp lieten vallen.



Helaas zagen wij tot onze schrik dat de verpakking voor deze dropping allerminst geschikt bleek. De zakken scheurden open, de dozen spatten uit elkaar en gelet op de zeer vele waterfonteinen kwamen zeer veel goederen in de sloten terecht (hoogwater i.v.m. inundatie). Niettemin waren wij uitgelaten van vreugde en werd het hele gebeuren met groot enthousiasme meebeleefd, zich uitend in het uitbundig toejuichen van

de goed zichtbare bemanningen.

Bovendien gaf het meebeleven van deze van deze spectaculaire show ons een enorme opkikker en mentale steun, vooral omdat wij er ons van bewust waren dat een gewelddadige bevrijding met alle ellende vandien nog steeds niet uitgesloten was, de

oorlog was immers nog niet beëindigd en een kat in het nauw kan soms rare sprongen doen.

De volgende dag, donderdag 3 mei, was de start van het transport over de weg van het door de Canadezen te Rhenen aangevoerde voedsel. 's Middags daarvoor hadden wij, personeel van ATO/v. Gend en Loos te Utrecht een oproep ontvangen om, na 8 maanden bedrijfsstaking, om 6.30 uur weer aanwezig te zijn teneinde ingezet te worden bij deze voedseltransporten.

Geen flauw vermoeden hebbend van wat dit zou inhouden gingen wij er heen en wat we daar aantreffen ging onze stoutste verwachtingen te boven. Het gehele ATO terrein maar ook de Moreelselaan was gevuld met vrachtauto's – gloednieuwe 3 tons Dodges, alle in dezelfde uitvoering, lage laadbak met achterklep en huif met dekzeil-, geschilderd in dof groene legerkleur, doch zonder enig kenmerk of aanduiding van herkomst. Alle waren voorzien van een witte vlag en een ruw geschilderde colonne No.



Het bleek dat dit wagenpark door de geallieerden aan de Nederlandse instanties ter beschikking was gesteld, met het doel om voedsel over te brengen van Rhenen naar Utrecht. Door eerder opgeroepen personeel en door toevallig aanlopende vrijwilligers waren de voertuigen op de voorgaande namiddag in Rhenen opgehaald.

Na melding werden we met twee man per wagen ingedeeld met de instructies- niet van de route afwijken- achter elkaar blijven- max. snelheid 60 km/h- mond dicht en geen aanstoot geven bij de “moffen”- ter plaatste gegeven aanwijzingen volgen en verder handelen naar eigen inzicht.

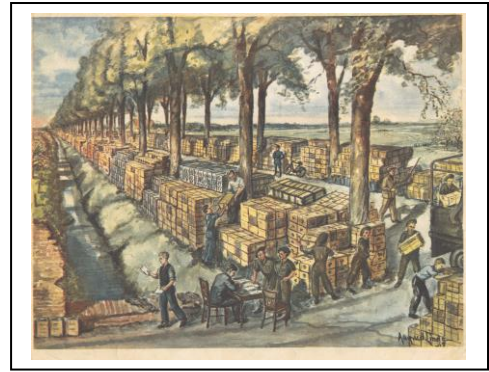
Nauwelijks een half uur na aankomst reden wij weg. Een belevenis om na jaren weer met een echte benzine auto te rijden.

Nog te vroeg voor belangstellend publiek konden we vlot opschieten temeer daar er overigens geen verkeer op de weg was. Tot en met Doorn was alles redelijk normaal maar in Leersum en verder was het duidelijk merkbaar dat we in oorlogsgebied reden. Veel Duits militair gedoe, geen publiek en vooral in Rhenen flinke oorlogschaden aan kerk en toren.



Na afdaling van de Grebbeberg en het passeren van de Grebbesluis (veel smallere rijwegen dan thans) zagen we een in de verdedigingslinie opgenomen zware wegversperring voor ons die met een scherpe S bocht gepasseerd moest worden.

En toen, aangekomen op de rechtuit naar Wageningen lopende weg, zagen we, sprakeloos van verbazing zowel links als rechts op de fietspaden en tussen de bomen meters hoge en brede stapels kisten, trommels, zakken enz. die tezamen nagenoeg aaneengesloten rijen vormden van elk naar schatting een halve kilometer lengte, (van wegversperring tot even voorbij het thans genaamde 't Spul.)



Voor het eerst ontmoetten wij daar Canadese militairen druk doende met het lossen en stapelen van goederen die door opleggers aangevoerd werden.

Canadese MP's (rode petten) regelden ter plaatse het verkeer.

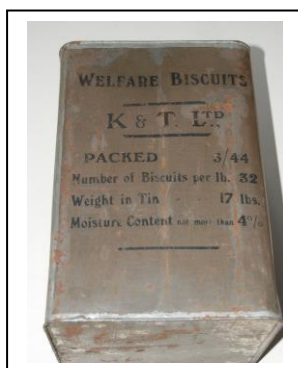
Opvallend was ook het op een boerenerf ingerichte benzine depot waar honderden gevulde "jerry-cans" klaarstonden. Zodat de voertuigen tijdens het beladen bijgetankt konden worden.



Onze eerste lading bestond uit blikken trommels gevuld met harde leger biscuits, een artikel dat in grote hoeveelheden aanwezig was. Het werd een zwaar tijdrovend karwei om bus voor bus met de hand dus zonder enig hulpmiddel over te brengen, temeer daar we, hoewel ten zeerste gemotiveerd nu niet bepaald in een optimale lichamelijke conditie verkeerden.

Op max.

laadvermogen werd niet gelet, steeds gingen we met laden door tot er geen trommel of kist meer bij kon. Zo snel mogelijk terug naar



Utrecht met in de cabine een beschadigde trommel gevuld met biscuits.



In Doorn, Driebergen en verder was nu een

overweldigende belangstelling en zeer enthousiast werd nu gereageerd, vooral op de biscuits die met kwistige hand door ons uitgestrooid werden.

In Utrecht aangekomen werd de losplaats aangewezen, in hoofdzaak meelfabriek "De Korenschoof" en de in de veilinghaven liggende schepen, voor verdere transport naar het Westen.

Onmiddellijk daarna weer terug naar Rhenen voor het ophalen van een tweede lading, ditmaal kistjes gevuld met bussen "meat and vegetables". Dit had ook iets anders kunnen zijn want blijkend uit de inhoudsopgaven van elders opgestapelde kistjes was de sortering zeer uitgebreid o.a. vlees, vis, boter, gecondenseerde melk, eierpoeder, "pork and beans", koffie, thee, chocolade, sigaretten, rijst, suiker, potatoes etc. Dolgelukkig met een als beloning ontvangen levensmiddelen pakket gingen we huiswaarts om tezamen met gezin en burens feestelijk van de inhoud daarvan te genieten tijdens het vertellen van de enerverende belevenissen van de dag, daarbij constaterend dat per auto per rit (+ 3500 kg) wel 10 x meer (bruikbaar) voedsel werd aangevoerd dan per bommenwerper (bruto 1000 kg. Netto bruikbaar 3 à 400 kg.) en wij reden met 200 vrachtauto's elk 2 ritten per dag.

Wat het transport op vrijdag en zaterdag betreft was de gang van zaken soortgelijk, zij het dat het op vrijdagavond 4 mei om 21 uur, ondanks de spertijd, in omloop komende gerucht van capitulatie, waarop aanvankelijk sceptisch gereageerd werd, oorzaak was dat het werk op zaterdagmorgen in feestelijke stemming aangevangen werd.

In Leersum werd daar wel een domper opgezet want hier was het militair gedoe erger dan daarvoor. Vanaf de boskant was schieten duidelijk hoorbaar, terwijl in de gehele kom van de gemeente, zowel links als rechts van de rijweg om de 10 à 12 meter zeer demonstratief een grimmige SSer (veelal Hollands) opgesteld stond. Zij waren in volle wapenuitrusting met handgranaten en velen met lange gevulde patroonbanden om de schouders.

Kennelijk was de capitulatie daar nog niet doorgedrongen althans nog niet geaccepteerd.

De bemanningen (laad en losploegen) die in enkele voor ons rijdende wagens vervoerd werden ondervonden aan den lijve dat zij ook behoorlijk agressief waren omdat ze na uit de laadbak te zijn gesleurd flink afgerammeld werden. Als een lopend vuurtje werd dan ook in de colonne de instructie "geen aanstoot geven" doorgegeven teneinde het gestelde doel - voedseltransport- niet in gevaar te brengen. In de loop van de middag werden de SS-ers vervangen door enigszins soepeler Wehrmacht soldaten.

Tijdens de tweede rit werden wij zeer toevallig als eerste wagen bij de Grebbesluis aangehouden door een aantal motorrijders van de beruchte Feldgendarmarie, lieden die we zo dicht bij de linie nog niet gezien hadden.

Allervriendelijkst, tot onze stomme verbazing, werd ons medegedeeld dat zij de colonne even moesten ophouden voor de, op weg naar Wageningen zijnde opperbevelhebber in Holland, Generaal Blaskowitz. Korte tijd later passeerden twee open legerauto's met een aantal kennelijk niet in feeststemming zijnde hoge officieren.

Later bleek dat de Canadese Generaal Foulkes hem naar hotel "De Wereld" ontboden had om de capitulatie bepalingen in ontvangst te nemen, leidde na 24 uur bedenktijd, tot aanvaarding daarvan en ondertekening in de Aula van de Landbouw hogeschool op zondag 6 mei.

Hiermede werd ook voor het resterende bezette deel van ons land de bevrijding een feit. Eigenlijk zou dus als onze bevrijdingsdag 6 mei moeten gelden.



Onmiddellijk na het passeren van de Generaal met gevolg arriveerde een Britse auto-colonne voorzien van Rode Kruis Kentekens. Dit bleek een medisch team te zijn gespecialiseerd in de aanpak van hongeroedeem, een vooral in de grote steden door voedselgebrek heersende kwaal, zich uitend in het uitzonderlijk dik worden. Nog was de weg niet vrij doordat inmiddels een aanvang gemaakt was met

het opruimen van de wegversperringen.

Hiertoe was een flink aantal Duitsers ingezet die met pionierschoppen en houwelen bezig waren. Uiteraard had dit weinig effect zodat de Canadezen met andere middelen kwamen.

Er verscheen een groot apparaat (een voor ons toen nog onbekende bulldozer) die met groot geweld de barriere even opzij kwam schuiven. Stukken spoorrails, betonblokken enz. werden naar alle kanten weggeslingerd met als resultaat dat na een half uur de hindernis weg en de doorgang vrij was.

De transporten over de weg gingen nog korte tijd door, hoewel langzamerhand op kleinere schaal, Het werd n.l. al snel mogelijk om de aanvoer ook per schip te doen uitvoeren via de Rijn-via Dordrecht en via het IJsselmeer, maar vooral ook rechtstreeks van overzee, waardoor alles tezamen er toe bijdroeg dat medio mei 1945 de oplossing van het voedselprobleem een feit was.

Scherpenzeel, 13 maart 1985

H.J.Blaas.