



Nederlandse burgers assisteren bij het inladen van de voedselpakketten in Canadese trucks. 3 Mei 1945. Foto Canadees archief.

## Voedseltransporten ter noodvoorziening in 1945

Hoe vreemd het ook moge klinken maar de plannen tot aanvoer van voedsel over de weg (vanuit Rhenen) waren tot nagenoeg de feitelijke aanvang daarvan, bij de overgrote massa nog niet doorgedrongen, overdonderd als men was door de luchttransporten, die op zondag 29 april '45 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 ervaren wordt, zoals T.V., radio, telefoon, elektriciteit, gas, vervoer, kranten enz., terwijl de onderlinge communicatie door uitval van werk-, winkel- en andere groepscontacten ook 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 Kanalen-eiland (Operatie Manna).

Tezamen met duizenden anderen heb ik deze gebeurtenis van zeer nabij kunnen waarnemen. Met donderend lawaai verschenen de bommenwerpers die laag achter elkaar vliegend, de een na de ander, de bommenluiken openden en van ca. 80 m. hoogte hun stukgoedlading, als dozen, zakken en pakketten, alles tegelijk, in'een worp lieten vallen.

Helaas zagen we tot onze schrik dat de verpakking voor deze droppings allerminst geschikt was. De zakken scheurden open, de dozen spatten uit elkaar en gelet op de zeer vele waterfontein en kwamen veel goederen terecht in de sloten (hoog water i.v.m. inundatie). Nietemin waren we 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 spectaculaire "show" ons een enorme opkikker en mentale steun, vooral omdat wij ons ervan bewust waren dat een gewelddadige bevrijding met alle ellende van dien 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 voor het transport over de weg. 's Middags daarvoor hadden wij, personeel van ATO/v.Gend en Loos Utrecht, een oproep ontvangen om, na ruim 8 maanden bedrijfsstaking, om 6.30 uur weer aanwezig te zijn, teneinde ingezet te worden bij voedseltransporten.

Geen flauw vermoeden hebbend wat dit zou inhouden gingen wij erheen en wat we daar aantroffen 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 van een ruw geschilderd colonno 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 plaatse gegeven aanwijzingen volgen en verder handelen naar eigen initiatief.

Nauwelijks een half uur na aankomst reden we weg, een belevenis op zichzelf om na jaren weer met een echte benzine auto te rijden.

Nog te vroeg voor veel belangstellend publiek konden we vlot opschieten, terwijl 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 oorlogsschade 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 ruim een halve kilometer lengte (van wegversperring tot even voorbij het thans genaamde 't Spul).

Voor het eerst ontmoetten wij daar Canadesche militairen, druk doende met het lossen en stapelen van goederen die door opleggers aangevoerd werden. Canadesche M.P.'s (met rode petten) regelden ter plaatse het verkeer.

Opvallend was ook het op een boerenerf ingerichte benzinedepot, waar honderden gevulde jerry-cans klaar stonden, zodat de voertuigen tijdens het beladen bijgetankt konden worden.

Onze eerste lading bestond uit blikken trommels gevuld met harde leger biscuits, een artikel dat overigens in grote hoeveelheden aanwezig was. Het werd een zwaar en tijdrovend karwei om bus voor bus met de hand, dus zonder enig hulpmiddel, in te laden, temeer daar we, hoewel ten zeerste gemotiveerd, nu niet bepaald in lichamelijk optimale 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 weer terug naar Utrecht, met in de cabine een beschadigde trommel gevuld met biscuits. In Doorn, Driebergen enz. 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 de meelfabriek Korenschoof en de in de Veilinghaven liggende schepen (voor verder transport naar het westen).

Onmiddellijk daarna weer terug naar Rhenen voor het ophalen van een tweede lading, ditmaal kistjes inhoudende bussen gevuld met "meat and vegetables". Dit had ook iets anders kunnen zijn, want blijkend uit de inhoudsopgaven van elders gestapelde kistjes was de sortering zeer uitgebreid, o.a. vlees, vis, boter, gecondenseerde melk, eipoeder, "porc and beans", koffie, thee, chocolade, cigarettten, rijst, suiker, potatoes enz.

Dolgelukkig met een als beloning ontvangen levensmiddelenpakket gingen we huiswaarts om tezamen met gezin en bureu feestelijk van de inhoud daarvan te genieten tijdens het vertellen van de eneroverende belevenissen van de dag, daarbij constaterend dat per auto per rit (ca. 1500 kg) wel 10 keer meer (bruikbaar) voedsel werd aangevoerd dan per bommenwerper (bruto 1000 kg, netto bruikbaar 300 PH|a 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 ca. 21 uur, ondanks de spertijd, in omloop komende ge-

rucht van capitulatie, waar aanvankelijk sceptisch op 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|a 12 meter zeer demonstratief een grimmige SS'er (veelal Hollands) opgesteld stond in volle wapenuitrusting, met handgranaten en velen met lange gevulde patronenbanden om de schouders. Kennelijk was 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 ze ook behoorlijk aggressief waren omdat ze na uit de laadbak te zijn gesleurd flink afgeramd werden. Als een lopend vuur werd dan ook in de colonne de instructie "geen antwoord 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 meegedeeld dat zij de colonne even moesten ophouden om de weg vrij te houden 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 Canadesche generaal Foulkes hem naar hotel "de Wereld" - ontboden had om de capitulatiebepalingen in ontvangst te nemen, leidende na 24 uur bedenktijd tot aanvaarding op zondag 6 mei en tot ondertekening in de Aula van de Landbouwhoogeschool. 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 van de andere kant 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 wegversperring. 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 barrjere 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 weer vrij was. De transporten over de weg gingen nog korte tijd door, hoewel langzamerhand op kleinere schaal. Het werd nl. 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 ertoe bijdroeg dat medio mei '45 de oplossing van het voedselprobleem een feit was.

Scherpenzeel, 31 maart 1985.  
H.J. Blaas.

Overzien we de noodvoorzienende aanvoer van levensmiddelen dan is dat successievelijk:

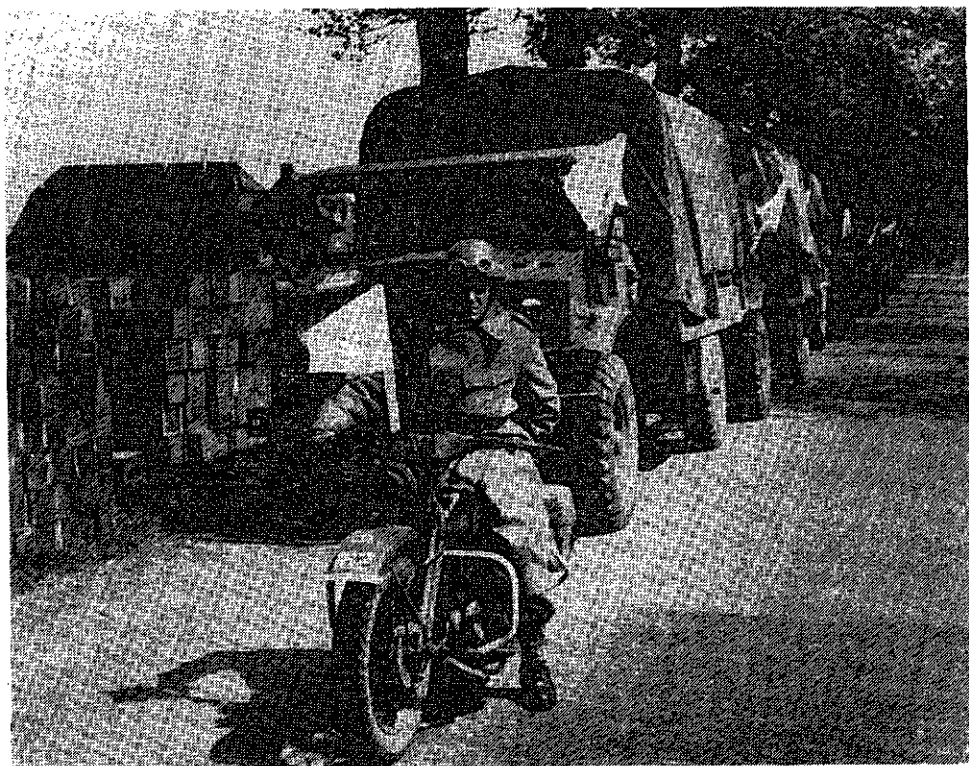
- 1) Rode Kruis aktie met hulpgoederen via Delfzijl en verder per binnenschip en te paard, februari t/m april - 5 schepen met in totaal 15.000 ton lading dus in 3 maanden voor elk van de 3 miljoen hongerende stedelijke mensen van bezet Holland 5 kg. per persoon.
- 2) Luchttransport - van 29 april t/m 8 mei '45 ongeveer totaal 7500 ton\*, maar gelet op de enorme schade door valbeschadiging netto ca. 3000 ton in totaal.
- 3) Wegtransport - van 3 t/m ca. 12 mei '45 vanaf Rhenen naar Utrecht met 200 wagens a 7500 kg in 2 ritten/dag ongeveer 1500 ton per dag.
- 4) Binnenschip - na 8 mei '45 ongeveer 300 ton/schip (op 8 mei al 20 schepen via de Rijn, idem al tientallen vanuit Friesland).
- 5) Zeeschip - na 6 mei a ongeveer 3000 ton (op 5 mei eerste 2 schepen in Rotterdam).

*vanaf 29-4	Rotterdam	2600	ton	bruto
	Ypenburg	2200	"	"
	Valkenburg	700	"	"
vanaf 2-5	Schiphol	1000	"	"
	Haarlem			
	Alkmaar	900	"	"
	't Gooi			
	Gouda			
	Utrecht			

7500 ton bruto

Door vernieling en schade bij neerkomen afworp rendement ongeveer 40%. Netto ongeveer 3000 kg.

J. Combrink



Een van de geallieerde convoyen staat gereed om de langs de Nede opgeslagen goederen naar het nog bezette Westen te vervoeren. 3 Mei 1945. De foto's werden gemaakt door Canadese journalisten.

In 1950 heeft de redacteur van de Provinciale Almanak een enquête gehouden onder de gemeentebesturen in onze provincie naar de gebeurtenissen in de jaren 1940. De toenmalige gemeentesecretaris van Rhenen schreef daartoe het hiernavolgende overzicht. Tot een publicatie is het toen echter niet gekomen. Met dank aan de archivaris van het Provinciehuis, de Heer A.N.Beets, zijn wij in de gelegenheid, de op Rhenen betrekking hebbende tekst alsnog te publiceren.

H.P.O.

### RHENEN in 1939 en 1940

Najaar 1939: Mobilisatie van het Nederlandse leger. Duizenden militairen, voornamelijk van het 8e, 11e en 16e Reg.Inf. werden gelegerd in Rhenen (stad), Elst en Achterberg. Voor dit doel werden verschillende scholen gevorderd. Overigens geschiedde de legering in barakken. Reeds dadelijk werden maatregelen genomen voor de inundatie van de Gelderse Vallei en omstreeks Nov. 1939 stonden de landerijen onder water. In Achterberg en op de Grebbeberg werden stellingen gemaakt. Het zand voor de stellingen in Achterberg werd voor een groot deel weggehaald van het terrein langs de Cuneraweg bij hotel "la Montagne". In de strenge winter 1939-1940 gaf het veel zorg om de waterlinie open te houden waaraan dagelijks door zeer vele militairen en arbeiders werd gewerkt.

Voorbereiding evacuatie: Omstreeks April 1940 werden in de Rijn bij onze gemeente 14 grote Rijnaken voor anker gelegd met de bedoeling dat, indien zulks nodig mocht blijken, de bevolking van Rhenen (stad) en Achterberg, daarmee zou kunnen worden geëvacueerd naar het eiland Goeree en Overflakkee. Deze Rijnaken waren voorzien van het allernodigste om voor enkele dagen elk 500 personen te herbergen.

In nauw overleg met de vluchtoorden waren ter secretarie lijsten van ingezetenen opgesteld met vermelding van godsdienst, samenstelling en welstandsklasse. Aan de hand van deze gegevens was de huisvesting in de vluchtoorden nauwkeurig voorbereid.

Evacuatie: Het bevel tot evacuatie werd op 10 Mei 1940 des morgens om elf uur ontvangen, doch van de vroege morgen af was reeds aan de voorbereiding gewerkt. Om 10 uur des morgens werd reeds vergaderd met de groepsleiders en ieder wist zijn taak. Verzamelpunten werden aangegeven en iedere groepsleider was in het bezit gesteld van een nauwkeurige opgaaf van de gezinnen, die onder zijn hoede werden gesteld.