

De Aan- en Afvoertroepen in Indonesië, 1946-1950

door drs. M Luijting

De Aan- en Afvoertroepen (A.A.T.) van het Nederlandse 1) leger waren tijdens de inzet van de Koninklijke Landmacht in Indonesië verantwoordelijk voor vrijwel alle militaire transporten. De chauffeurs van deze dienst vervoerden alles wat nodig was om het leger te laten functioneren: soldaten, wapens, munitie, uitrusting, brandstoffen, foerage etc. De transporten vonden vaak plaats over zeer slechte wegen, in vrachtauto's die in veel gevallen hun beste tijd gehad hadden. Het geschud in de vaak slecht geveerde auto's veroorzaakte nogal eens nieraandoeningen bij de chauffeurs. Ook de acties van de Indonesische onafhankelijkheidsstrijders en ongelukken op de slechte wegen eisten hun tol. [1, p.151-152/155 ; 2, p.23/33/35-36 ; 3 p.83] In dit artikel zal een overzicht gegeven worden van de werkzaamheden van de A.A.T. in Indonesië.

Oorsprong

De naoorlogse transportdienst van het leger vond zijn oorsprong in twee afzonderlijke transportorganisaties. Toen in het najaar van 1944 Zuid-Nederland bevrijd was, werd daar, op initiatief van enkele officieren van het vooroorlogse Korps Motordienst, het Korps Motordienst Nederland opgericht. Dit korps stond onder bevel van het Britse leger. Daarnaast bestond er nog een transporteenheid, die onder bevel van het Militair Gezag stond, genaamd B-2 Autobataljon. Beide organisaties gingen op in het, op 15 oktober 1945 opgerichte, korps A.A.T. [4, p.51].

Materieel

Toen de Nederlandse regering besloot om de Republiek Indonesië met militaire middelen te bestrijden, werden de A.A.T. vanzelfsprekend ook ingezet. De eerste drie compagnieën A.A.T. werden op 30 april 1946 in Tandjoengpriok ontscheept om het wegtransport op het traject Batavia-Bandoeng over te nemen van het Royal Indian Army Service Corps. Een probleem was dat er geen voertuigen voorhanden waren. Pas een maand na aankomst kreeg een van de compagnieën de beschikking over materieel dat uit Nederland was nagezonden. De twee andere eenheden namen na enige tijd het materieel van de Brits-Indische troepen over. Zowel de uit Nederland afkomstige voertuigen als het ter plaatse overgenomen materieel verkeerde in zeer slechte staat [1, p.151].

Niet alleen deze eerste drie compagnieën hadden te kampen met materieel dat te laat arriveerde. Het hele leger had daar de eerste jaren in Indonesië mee te kampen. Het was lang niet altijd mogelijk om de voertuigen en zware wapens van een eenheid tegelijk met de troepen te verschepen. Soms werden deze goederen pas maanden na aankomst ontvangen. Ook de slechte staat van het materieel was een algemeen probleem. De voertuigen, die in de eerste periode in Indonesië aan de A.A.T. werden verstrekt, waren overgenomen van de Geallieerden. In het algemeen waren dit Chevrolet driekwart- en drietonners. Deze wagens hadden al tijdens de Tweede Wereldoorlog dienst gedaan in Europa, Noord-Afrika en het

Verre Oosten en vertoonden vaak ernstige gebreken. Soms ging het zelfsom voertuigen die al door de oorspronkelijke eigenaars waren afgekeurd.

Er was geen geld om beter materieel aan te schaffen. Vanwege het gebrek aan financiële middelen was het voor de Kwartiermeester Generaal zelfs moeilijk om aan gereedschap en reserveonderdelen te komen. Omdat de voertuigen veel mankementen hadden en er niet altijd onderdelen waren om de defecten te repareren, was er vaak een groot deel van het wagenpark buiten gebruik. Door te improviseren en gebruik te maken van het materiaal dat voorhanden was, zoals Japanse trucks, wisten veel eenheden toch aan een redelijk aantal te gebruiken wagens te komen. Later, toen er wat meer geld beschikbaar was, werden de oude wagens geleidelijk vervangen door nieuwe, naoorlogse, voertuigen, zoals Dodge driekwarttonners en 'civiele' vrachtwagens van Ford [1, p.151-152 ; 5, p.69 ; 2, p.17/ 23/ 26 ; 6, p.43 ; 4, p.74-75]. Het is erg moeilijk om iets te zeggen over de aantallen gebruikte voertuigen. Zoals gezegd, was er in de beginperiode een groot tekort aan wagens, zodat veel eenheden onvoldoende waren uitgerust. Ook gedurende de rest van inzet in Indonesië was er een tekort aan wagens. Verloren gegane voertuigen konden vaak niet vervangen worden omdat er geen geld voor was. Omdat de eenheden vaak niet over het voorgeschreven aantal voertuigen beschikten, en omdat de Nederlandse strijdkrachten in die tijd geen statistieken van het verbruik van materieel bijhielden, is het onmogelijk om iets te zeggen over het aantal voertuigen dat door de A.A.T. in Indonesië gebruikt is [7, p.22 ; 8, p. 572].

Personeel

De personeelsleden van de eerst compagnieën A.A.T in Indonesië waren Oorlogsvrijwilligers, later werden er ook eenheden ingezet die uit dienstplichtigen bestonden. Daarnaast werden ook A.A.T.-compagnieën door het K.N.I.L. gevormd. In totaal zijn er zo'n dertig compagnieën A.A.T. in Indonesië ingezet [4, p.75].

De opleiding van chauffeurs was, zeker in de eerste jaren na de oorlog, een groot probleem. Het was onmogelijk om de chauffeurs voldoende ervaring in het autorijden te laten opdoen omdat er in Nederland ook een gebrek aan voertuigen was. Sommige chauffeurs hadden slechts vijftien uur achter het stuur van een auto gezeten, toen zij in Indonesië aankwamen. In Indonesië traden er nog extra moeilijkheden op. De wegen verkeerden in zeer slechte staat. Soms was een weg niet meer dan een strook modderig oerwoud, dat de naam 'weg' verdiende omdat er geen bomen groeiden. Bovendien moest er, vanwege de activiteiten van de Indonesische onafhankelijkheidsstrijders, op een aantal trajecten, zoals op de route Batavia-Bandoeng, in convoer worden gereden. Omdat de hiervoor benodigde vaardigheden in Nederland niet geleerd waren, was er extra training nodig. Vanwege het gebrek aan wagens kwam hiervan niet altijd evenveel terecht. Veel chauffeurs leerden de moeilijkheden pas in de praktijk te overwinnen [1, p.151 ; 6, p.42 ; 9, p.84].

Taken

Organisatorisch behoorden de A.A.T. tot de Verplegings- en Transportdienst (V.T.D.), een onderafdeling van de Dienst van de Kwartiermeester Generaal. Het hoofdkwartier van de V.T.D. was in Batavia gevestigd. Op een lager niveau was de dienst opgesplitst over een aantal territoria, waarin heel Indonesië toen verdeeld was. In een territorium lag het bevel bij een Territoriale Verplegings- en Transportofficier (T.V.T.O.). Deze officier was verantwoordelijk voor de verzorging van de troepen die in zijn territorium gelegerd waren. De A.A.T. vielen onder de T.V.T.O. en de meeste ritten werden dan ook in zijn opdracht verreden. [10, schema tussen p.100-101 ; 11, p.331].

In opdracht van de T.V.T.O. werden alle voor de verzorging van de troepen benodigde zaken, zoals voedsel, water, munitie en brandstoffen vervoerd. Deze goederen werden van Basismagazijnen, die in het territorium waren ingericht, naar de Aanvullingsplaatsen van de,

in het territorium gelegeerde, bataljons gebracht. Vanuit deze Aanvullingsplaatsen werden de eenheden, waaruit de bataljons waren samengesteld, bevoorraad. Eigenlijk diende het vervoer van deze Aanvullingsplaatsen naar de kleinere eenheden met eerstelijnsvoertuigen te geschieden, maar door het gebrek aan voertuigen werd dit nogal eens door de A.A.T. verzorgd [11, p.331].

Naast de transporten ter verzorging van de troepen werden de A.A.T. ook voor andere doelen ingezet. Zo brachten de A.A.T. de in Indonesië aangekomen troepen van de havens naar hun kampementen. Ook troepen die al een tijdje in Indonesië waren, werden door de A.A.T. vervoerd. Omdat veel eenheden voor de Eerste Politionele Actie werden gemotoriseerd, werd de rol van de A.A.T. bij de troepentransporten minder belangrijk [12, p.133 ; 13, p.11]. In de tijd voor de Eerste Politionele Actie werden de A.A.T. ingezet voor de verzorging van de burgerbevolking. In die periode woonden de Europese bevolking van Java en Sumatra en een groot deel van de pro-Nederlandse Indonesische bevolking van die eilanden samengepakt in enkele steden die onder Nederlandse controle stonden. Omdat de Republiek Indonesië, die de rest van Java en Sumatra controleerde, deze overbevolkte gebieden niet voldoende voedsel en gebruiksgoederen kon of wilde leveren, moesten deze zaken van buiten worden aangevoerd. Het transport van deze goederen van de havens naar de bevolkingscentra kwam voor rekening van de A.A.T. [1, p.155].

Economische transporten

De A.A.T. werden ook ingezet voor 'economische' acties. Dit gebeurde op twee manieren. Ten eerste vervoerden de A.A.T. allerlei exportprodukten voor ondernemingen die door Nederlanders werden geleid. Door deze zogenaamde 'rehabilitatieacties' van de A.A.T. hoopten de legerleiding en het burgerlijke gezag de economie, in het onder Nederlandse controle staande deel van Indonesië, te stimuleren. Hierdoor zou de Staat der Nederlanden aan de deviezen komen die broodnodig waren om de militaire uitgaven te dekken [14, p.84-85]. Uit een artikel in De Militaire Spectator blijkt dat twee compagnieën A.A.T. in de periode van juli tot september 1946 ongeveer 400 ton suiker, 300 ton kinabast (voor de produktie van kinine), 200 ton rubber en nog zo'n 300 ton andere goederen uit het gebied Bandoeng-Buitenzorg-Batavia voor de export naar de kust brachten [1, p.155]. Opgemerkt moet worden dat het transport van bovengenoemde goederen vóór de Eerste Politionele Actie plaatsvond, toen er nog maar een heel klein gedeelte van Java onder Nederlandse controle was. Door de Acties kwam er een groter gebied onder Nederlands gezag, waardoor de omvang van dit soort transporten toenam [V.g.l. 14, p.81-84].

De A.A.T. waren ook nog op een andere manier economisch actief, namelijk door goederen te vervoeren voor lokale kooplieden. De oorlogssituatie en de daaruit voortvloeiende slechte transportmogelijkheden voor particulieren zorgden ervoor dat er grote plaatselijke verschillen ontstonden in de prijs van verschillende goederen. Veel kooplieden begrepen dat zij grote winsten konden maken als zij goederen inkochten in een gebied met lage prijzen en deze in een gebied met hoge prijzen konden verkopen. Zelf beschikten deze lieden niet over transportmogelijkheden. Zij sloten daarom accoordjes met plaatselijke afdelingen van de A.A.T. In ruil voor de transporten kregen de A.A.T. allerlei spullen, voornamelijk verse levensmiddelen. In tegenstelling tot de rehabilitatie-acties voor de ondernemingen was dit soort transporten meestal verboden.

Politionele acties

Gedurende de Politionele Acties veranderden de taken van de A.A.T. Er moesten allerlei zaken vervoerd worden om de opmars van de troepen gaande te houden. De Indonesische onafhankelijkheidsbeweging probeerde de Nederlandse opmars vooral te stuiten door de bruggen op de marsroutes te vernielen. Daarom moest er erg veel Bailey materiaal aangevoerd

worden. Deze noodbruggen namen vrij veel transportruimte in beslag. Hoewel er, zowel voor de Eerste als de Tweede Politionele Actie, extra voertuigen en meer reserveonderdelen beschikbaar werden gesteld, was er tijdens de Acties toch een gebrek aan vrachtwagens. De transportcapaciteit van de A.A.T. vormde, samen met een gebrek aan Bailey materiaal, zelfs de beperkende factor in de planning van de Acties. Het gebrek aan transportcapaciteit zorgde ervoor dat het vervoer van goederen die direct voor de opmars van belang waren, zoals munitie, benzine en noodbruggen, voorrang kreeg op andere transporten. Dit betekende dat de soldaten in de voorste linies nogal eens zonder voedsel, verschooning en sigaretten kwamen te zitten [15, p.98 ; 16, p.94 ; 12, p.147 ; 17, p.95 ; 7, p. 81].

Convooiën

In de periodes waarin de Nederlandse strijdkrachten niet offensief optraden, de tijd buiten de Politionele Acties, vielen de Indonesische onafhankelijkheidsstrijders de Nederlandse aanvoerlijnen aan. Niet alleen vernielden de Indonesiërs de bruggen, ook ondermijnden zij de wegen en beschoten zij militaire transporten. Dit betekende dat het werk van de A.A.T. erg risicovol was. Om de gevaren te beperken, werd er, zoals al eerder aangeduid, in convoi gereden. De belangrijkste convoiroute was het traject Batavia-Bandoeng op Java, maar ook op Sumatra en op andere eilanden van de Indonesische Archipel werd er in convoi gereden. De Politionele Acties konden geen einde maken aan de guerilla-activiteiten van de Indonesiërs, zodat de A.A.T. tot het eind van hun inzet in convoiën moesten rijden [1, p.152-154 ; 5, p. 67-74 ; 10, p.71 ; 2, p.48 ; 18, p.114].

De Britse en Brits-Indische troepen die, na de capitulatie van Japan, delen van Indonesië bezetten, hadden al op het traject Batavia-Bandoeng in convoi gereden om de burgerbevolking in Bandoeng van levensmiddelen te voorzien. Na de aankomst van Nederlandse eenheden in 1946, namen de A.A.T. deze taak geleidelijk over. Hierbij werd de Britse organisatie van de convoiën volgens het zogenaamde 'Block-systeem' overgenomen. Dit systeem hield in dat ieder convoi in blokken werd opgedeeld. Een convoi bestond maximaal uit vier blokken, die ieder niet meer dan 50 voertuigen omvatten. De blokken vertrokken steeds met een tussenpauze van anderhalf uur, om te zorgen dat ze op een zekere afstand van elkaar reden. Hierdoor werd voorkomen dat het hele convoi tegelijk aangevallen werd als de voorste wagens in een hinderlaag terechtkwamen. De convoiën werden door één of twee vliegtuigen begeleid, die het zijterrein in de gaten hielden, en er voor zorgden dat de blokken op voldoende afstand van elkaar bleven [1, p.153 ; 5, p.67].

Ieder blok had een min of meer vaste samenstelling. Voorop reden één of twee secties infanterie ter beveiliging van het blok. Op 500 meter afstand volgde de rest van het blok. Het overgrote deel hiervan werd gevormd door de vrachtwagens met goederen. Ook reden er andere voertuigen mee, zoals de wagen van de blokcommandant, en radiowagens die voor de verbindingen binnen het blok, en voor het contact met de andere blokken en met de begeleidende vliegtuigen moesten zorgen. Aan de staart van ieder blok reden een ambulance, een montagewagen en een takelwagen mee. Door het gebrek aan voertuigen was het echter niet altijd mogelijk om de blokken volgens voorschrift samen te stellen. Niet alle blokken konden van voldoende radiowagens en van een ambulance voorzien worden [1, p.153-154]. Langs de convoiëroutes waren posten uitgezet die door middel van patrouilles het zijterrein van de wegen probeerden vrij te houden van Indonesische onafhankelijkheidsstrijders. Ook trachtten de posten het ondermijnen van wegen en bruggen te voorkomen. Als er geen militair verkeer van de weg gebruik maakte, werden de wegen afgesloten. Op de dagen dat er een convoi langs zou komen, maakten de posten de wegen vrij. Via vlaggen op de wagens werd het verloop van het convoi aan de posten duidelijk gemaakt. Op de laatste wagen van een blok zat een blauwe vlag, behalve op de laatste wagen van het laatste blok, die een rode vlag voerde. Als de laatste wagen voorbij was, sloten de posten de weg af. Ondanks de

bescherming van de convoeien door begeleidende infanterie, vliegtuigen en posten langs de kant van de weg, vielen gedurende de convoeien toch nog veel slachtoffers onder de chauffeurs [1, p.153 ; 5, 67-71].

Conclusie

Ondanks de vele moeilijkheden hebben de A.A.T. tijdens hun verblijf in Indonesië een enorme hoeveelheid werk verzet. Ze brachten tonnen en tonnen goederen van allerlei aard overal waar hun wagens konden rijden. Gezamenlijk reden de A.A.T. meer dan zes miljoen kilometer [4, p.75]. Gezien de problemen die er waren wat betreft de aanschaf van voertuigen en de opleiding van het personeel, en de moeilijkheden die het terrein en de Indonesische guerrilla opleverden, is dit een opmerkelijke prestatie.

NOTEN

1. In dit artikel hebben de woorden 'Nederlands(e)' en 'Nederlanders' meestal betrekking op de zaken en personen die onder het Koninkrijk der Nederlanden vielen. 'Nederlandse strijdkrachten' betekent dan ook K.L. en K.N.I.L. samen. Voor de woorden 'Indonesisch(e)' en 'Indonesiërs' geldt hetzelfde met betrekking tot de Republiek Indonesië. Met het woord 'Indonesië' duid ik de Indonesische Archipel aan, zonder hier het gebied van een van beide partijen mee te bedoelen.

LITERATUUR

1. H. Poel - Militaire Spectator - 116 (1947) 3 (maart).
2. Dwars door Zuid-Sumatra: gedenkboek ter gelegenheid van het afscheid van de 16e comp. A.A.T. van Zuid-Sumatra. (s.n., s.l.) (1949).
3. Herinneringsalbum van de 1e Infanteriebrigadegroep der C Divisie '7-December'. (s.n.), Leiden (1949). Deel 4: 1 maart 1948 - demobilisatie.
4. M. Wallast - Militaire transportvoertuigen in Nederland. Elmar, Rijswijk (1989). 5. Soldaat overzee. Smit, Hengelo (1947).
6. G.F.I. Roetering - Militaire Spectator 118 (1949) 1 (jan.).
7. Awas, pijp-pijp datang!: gedenkboek geschreven voor en door de manschappen van 5-5 R-I. (s.n., s.l.) (1950).
8. C. Schep - Militaire Spectator - 118 (1949) 10 (okt.).
9. Herinneringsalbum van de 1e Infanteriebrigadegroep der C Divisie '7-December'. (s.n.), Leiden (1949). Deel 1: sept. 1946 - mrt. 1947.
10. Vademecum der U-brigade: uitgegeven ter gelegenheid van het tweejarig bestaan. (s.n.), Padang (1948).
11. J. Schut - Militaire Spectator - 118 (1949) 6 (juni).
12. T. Kingma - Friesland was hier: de lotgevallen van 1-9 R.I. Bataljon Friesland, 1945-1948. (s.n., s.l.) (1948).
13. 'Korpsgeschiedenis van het IV bataljon infanterie van het K.N.I.L.' - Militaire Spectator 118 (1949) 1 (januari).
14. J.A.A. Doorn en W.J. Hendrix - Ontsporing van geweld: over het Nederlands/Indisch/Indonesisch conflict. (s.n.), Rotterdam (1970).
15. G. Teitler en P.M.H. Groen ed. - De Politionele acties. (s.n.), Rotterdam (1970).
16. A. van Sprang - Wij werden geroepen: de geschiedenis van de 7-December Divisie, met zweet en zwoegen geschreven door 20.000 Nederlandse mannen. v. Hoeve, Den Haag (1949).
17. Bren naar voren, partizanen!: het O.V.W.-bataljon 1-12 R.I. op Java. (s.n.), Groningen [Batavia] (1949).
18. G. van Heek - Front op Java: mijn diensttijd in Indonesië, 1947-1950. Smit, Hengelo (1950).
19. E.W. van Popta en C.M. Schulten - Nederlandse militaire voertuigen. Holkema & Warendorf, Bussum (1978).