

De dienstitijd van Ton Rullens (79-6) op de DAF YA 4440

Als dienstplichtig militair werd ik in november 1979 opgeroepen om een rijopleiding voor de YA 314 te volgen in De Harskamp. Nadat deze opleiding kwam ik via de Elias Beeckmankazerne in Ede al snel bij 829-832ZwtCie in Keizersveer waar ze met spoed een chauffeur zochten voor de nieuwe YA 4440. Hiervoor moest ik wel nog even een aparte opleiding bij onze burens tegenover volgen en rijexamen doen in Breda, want al was je in die tijd 514 piloot, je mocht niet op een 4440 rijden zonder hiervoor apart je rijbewijs te hebben gehaald.....



De sergeant wegtransport op dat moment was Willem Sluiter en ik werd ingezet voor allerlei, zoals ik dat maar noem. "hap snap transporten" zoals cadi (lees: brood, bier, chips, snoep en frisdrank), poetsdoeken, smeermiddelen en manschappen. In die tijd heb ik alle manschappen van onze compagnie wel eens in mijn wagen gehad om ze af te zetten op de schietbanen in Vught. Op een gegeven moment was het zelfs zo dat ik, vanwege het gebrek aan kleine vervoersmiddelen, met mijn 4440 chauffeurs af moest zetten in Seedorf en brieven weg moest brengen naar de Luitenant-kolonel Tonnetkazerne gelegen op 't Harde, dus mijn dienstitijd bestond inderdaad uit één ding en dat was.....rijden.



Ik ben waarschijnlijk de enige dienstplichtig soldaat die teruggeroepen is van zijn zomervakantie omdat onze compagnie simpelweg te weinig YA 4440 chauffeurs had en er een tekort dreigde aan eerste levensbehoeften voor Jan Soldaat als brood en bier en dat kan natuurlijk niet..... Ik ben dan ook teruggekeerd naar de Pontonnierskazerne om te zorgen dat in ieder geval onze bar en de manschappenkantine niet droog kwamen te staan.....

Tevens heb ik een hongersnood onder de manschappen van onze kazerne kunnen voorkomen omdat ik de aanvoer van brood (destijds vanaf een broodfabriek in Tilburg) heb kunnen garanderen.....

We hadden inderdaad een "vrijgevochten" compagnie en ik herinner me nog dat op een krijtbord 's morgens werd aangegeven wie er moesten sporten die dag. Vanwege de drukte met transporten werd het bord gaandeweg de dag leger en leger, zodat de sportinstructeur Richard Hesterman 's middags nog maar twee of drie klanten had...

In het voorjaar van 1980 gingen we ongeveer twee weken op oefening naar Duitsland. Zodra we bij Denekamp de grens over gingen en in Nordhorn reden trokken we de choke open om de burgers te laten weten dat we weer terug in Duitsland waren.....

We moesten ondersteuning bieden met 829-832 bij een schietserie op de Lüneburger Heide waar Nederlandse tanks stonden te schieten. Voor de gein hadden zo er ook nog een brandstofoverslag oefening bij verzonnen. De bedoeling was dat we met 832 gingen laden op een luchtmachtbasis en vervolgens op onze standplaats Dünsen de brandstof overpompten in grote kunststof zakken * welke op het gras lagen. Ik meen dat er ongeveer 30 ton diesel/benzine in zo'n zak ging. Vervolgens werden deze brandstof weer overgeslagen door een andere compagnie in jerrycans en dan op een oplegger van 829 gegooid die ze vervolgens richting de eerder genoemde heide transporteerden. Al na enkele dagen konden de jerrycan slingeraars ons niet meer bijhouden en alle beschikbare zakken waren vol. De mannen van 832 kregen dus vrijaf en na wat onderzoek bleek er een zwembad in de buurt van Dünsen te zijn. Aangezien het zo warm was dat de mussen ondersteboven aan de



dakgoot hingen kwam dat perfect uit. Na aankomst stormde de hele groep direct richting het water en was het zwembad goed gevuld met Nederlandse militairen. Al snel stond iemand aan de kant in onze richting te zwaaien. Uiteraard negeerden we de persoon maar hij bleef maar volhouden en tenslotte konden we er niet meer onderuit komen. Het bleek dat we met zijn alle wat misten..... eine "Bademütze".

Tja, die hadden we niet bij maar de

badmeester kwam al snel met een oplossing. Hij haalde een zak vol met badmutsen en we zochten de mooiste met de grootste bloemen erop uit. Wij lachen en hij gelukkig!

We probeerden tijdens deze oefening zoveel mogelijk de opgestelde gaarkeuken op onze standplaats in Dünsen te vermijden door onderweg te lunchen en "dineren". We vroegen dan aan de ober de alom bekende "Quittung" die we later konden declareren. Toen de brandstofzakken echter vol waren moest 832 hun vrachtwagens laten staan en hadden ze geen keuze.

Bij de gaarkeuken was een tent met banken waar je kon plaatsnemen om te eten en deze ruimte werd tevens gebruikt als bar. Op een krijtbord naast deze tent stond het tijdstip wanneer het eten gereed was. Het ging eigenlijk direct al mis want de eerste avond duurde het zeker twee uur langer voor het eten gaar was. Het viel ook op dat al het eten groen van kleur was en aangezien ik nog nooit groene bloemkool en groene aardappelen had gegeten is dit me mijn hele leven lang bij gebleven.

Het bleek al snel dat het eten totaal nergens naar smaakte en omdat de bar ook open moest gooiden de meesten van ons het eten direct weg en gingen aan het bier (wat toen 50 cent koste) of aan de Bacardi cola (die ook 50 cent koste). Nu is de combinatie niet eten en dan aan de drank gaan geen gelukkige combi. Gaandeweg die avond werden we regelmatig geroepen want er vielen er dan ook mensen gewoon ondersteboven. Zo ook leden van 829-832 getuige een van mijn de foto's van een dienstkameraad met zijn hoofd in een natte handdoek gerold.....

In de dagen daarna kwam het transport ook voor 832 weer op gang. Toch werden we later in de week aangesproken en gevraagd hoe het mogelijk was dat Nederlandse militairen op de snelweg

tussen Bremen en Hamburg met een uitgeklede trekker konden rijden.....Een of andere hoge Nederlandse officier was ons daar schijnbaar tegen gekomen.

Om onze eigen wagens te voorzien van brandstof reed ik gedurende de schietserie, samen met dienstkameraad Frank van Aert, op een YA 4440 BOS-wagen. Frank was KVV-er bij 829-832 en was een spontane, vriendelijke en sociale jongen uit Wernhout (vlakbij de Belgische grens) waar je altijd mee kon lachen.

Enkele weken na de oefening in Duitsland werd ik op maandagochtend gebeld en kreeg het bericht te horen dat Frank om het leven was gekomen bij een auto ongeluk in zijn woonplaats Wernhout. Deze trieste gebeurtenis heeft uiteraard de nodige indruk achter gelaten op mij persoonlijk maar ook op de hele compagnie. Ik heb een foto voorzien van tekstberichten van zijn overlijden als nagedachtenis bijgevoegd (in het fotoalbum op de site) om er voor te zorgen dat ook hij nooit vergeten wordt, want eens bij 829-832 is altijd bij 829-832.....



Ton Rullens

dienstplichtig soldaat 829-832ZwtCie lichte 79/6

- Bravinzak : De bravinzak had een theoretische capaciteit van 10.000 US gallon (37.800 liter) en een afmeting van 6 x 6 meter.