

# Herinneringen uit de jaren zeventig<sup>1</sup>

---

*door Jaap Boiten en Anne Bajema*

Geachte vrienden,

Medio januari werd ik gebeld door de u allen welbekende Korpscommandant, de Luitenant-Kolonel Paul Hoefsloot. “Jaap,” zei hij, “heb je even tijd. Ik wil je wat vragen”. “Natuurlijk” antwoordde ik en daarom sta ik nu voor u.

Was het in het verleden de goede gewoonte om de oudste of de jongste rijder tijdens het Korpsdiner iets te laten vertellen, thans is mij de eer te beurt gevallen. Of liever gezegd ons. Mijn naam is Jaap Boiten en ik doe dit met heel veel plezier samen met mijn goede maatje Anne Bajema.

Wij zijn van de lichter 75-5 en 76-3. Dit was de laatste lichter waarin getrouwde kostwinners nog moesten opkomen. Het is dus ruim 35 jaar geleden dat wij voor onze eerste oefening onder de wapenen werden geroepen en uiteindelijk bij ons illustere Korps werden geplaatst.

Hadden de BTO's het voordeel dat ze tijdens de opleiding al eens met de afdeling hadden geschoten, voor ons als voorwaartse waarnemers was, zo'n zes maanden na het begin van de officiersopleiding, de gang naar het Bureelgebouw van de Oranjekazerne in Schaarsbergen een eerste kennismaking met 'de parate hap'. En daarmee dus met de Afdeling.

We werden ontvangen door de S1, de Luitenant Theo Fehlen, en 'voorgeleid' bij de plaatsvervangend afdelingscommandant, de Majoor Arie van den Broek. Voordat we één woord hadden gezegd, stond hij al met zijn opschrijfboekje klaar om het bevestigende antwoord op de vraag “Mijnheer, bent u al lid van de manege?” te noteren.

Dat het tegenwoordig bij de Afdeling wat anders gaat dan in onze tijd, is duidelijk en dat het toen anders ging dan daarvoor ook. Daarom willen wij u graag even meenemen naar het midden van de jaren 70.

In de week nadat ik in 1976, samen met Martijn Burghout (BTO-toeg), Cees Farla (TMO), Jan de Boer en “Reus” Anton van Erve (beiden ook waarnemer) was ingestroomd, gingen we op oefening naar Duitsland. Het was maart. Het vroom goed en de strijd tussen Blauwland en Groenland moest zeker nog worden beslecht.

De reis legden we af in onze open Nekaf, een vrachtauto ¼ ton met aanhangwagen. Mijn Nekaf was nog een open voertuig, want als jongste lichter hadden we nog niet het recht verworven om deurtjes te mogen gebruiken. Dus had je zo ongeveer al je plunje aan en trachtte je jezelf, uitgedost als een soort Michelin-mannetje, gedurende die vele uren van transport warm te houden. Zo'n colonne-ritje ging, zoals velen van u ongetwijfeld nog weten, met zo'n 30 km/u gemiddeld en duurde ongeveer 14 uur.

---

<sup>1</sup> Dit document bevat de integrale tekst van de toespraak van de auteurs, in enigszins verkorte vorm uitgesproken tijdens het Korpsdiner van 19 februari 2011.

Omwille van de leesbaarheid zijn de tekstuele aanwijzingen (wie zegt wat) niet opgenomen.

Gelukkig zorgden de Majoor Van den Broek en Eerste-Luitenant Willemsen door hun clowneske gebaren aan de zijkant van de weg bij het passeren voor het nodige leven in de brouwerij.

Dat colonne-rijden was als routetijdrijder trouwens geen lolletje. Cruise control, een navigatiesysteem en een GSM had je natuurlijk nog niet. Laat staan een Blackberry. Nee, je had een wegenkaart en een blaadje papier waarop stond aangegeven, na hoeveel kilometer sinds het vertrek, je wat tot op de minuut precies moest doen. Het was bijvoorbeeld de bedoeling dat je op die en die tijd de gemeentegrens van het voor jou volkomen onbekende stadje X of het dorpje Y verliet. Je kon je niet voorbereiden met Google Maps of Google Earth, want dat was er niet. Kon jij dan weten hoe lang de doorgang van zo'n dorp, waar je nooit geweest was, duurde?

Gelukkig kon de chauffeur tijdens die vervelende colonne-rit het voertuig wel op handgas zetten, zodat je tijdens de langere stukken een constante snelheid kon aanhouden. Maar of dat nou wel zo veilig was?

Tijdens de oefeningen bestudeerde je als voorwaartse waarnemer het terrein uitvoerig en maakte de nodige inzichtschetsen. Daar was je in opgeleid. Je positie werd bepaald op basis van het gebruik van een "Pappa Zoeloe", dat stond voor Positiezoeker.

Tijdens het schieten ging het waarnemen en afstandschatten manueel. Je had een kompas om kompashoeken te meten. Op je kijker had je ook een mogelijkheid om hoeken te meten, maar die controleerde je natuurlijk altijd nog op je kaart.

Wij zijn groot geworden met de regel: "de afstand in meters gedeeld door 1000 maal de hoek in duizendsten is de breedte van het doel". Hoofdrekenen en schatten. Dat was het vak.

Van een LAM hadden wij nog nooit gehoord. Laat staan van alle moderne snufjes waarmee de Fennek, het huidige voertuig van de voorwaartse waarnemer, is uitgerust. Gewoon bij het VRC een vuurtje aanvragen (en hopen dat ie niet 'buiten veiligheid' viel), het doel keurig in stapjes insluiten en het resultaat van het uitwerkingsvuur waarnemen en doorgeven. "Easy as it is". Wij hadden tijd genoeg! Niets geen "Shoot and scoot!".

Wij waren opgeleid op de M109 A1, met al zijn hydroliek en kwamen **dus** bij een AMX-afdeling. Er was munitie genoeg en we schoten nog echt met van alles met de AMX. En als er een munitietekort dreigde dan deden we dat met de 25 pponder en de schier onuitputtelijke hoeveelheid granaten. Ik heb ooit een afdeling driemaal fosfor uitwerkingsvuur zien neerleggen! Dat is pas genieten!!

In de huidige tijd van bezuinigingen, waar het aantal granaten per waarnemer strikt bepaald is, kan de huidige generatie zich hier waarschijnlijk geen voorstelling van maken.

De AMX-PRA. Een geweldig ding. Hartstikke nauwkeurig en met 5 tot 8 man te bedienen. Alleen de chauffeur had het tijdens het rijden in de winter met een graadje of 20 onder nul, wel een beetje koud, omdat de koellucht voor de motor via zijn mangat werd aangezogen. Maar tja, daarvoor had ie dan ook een overall en gevoerde laarzen tot zijn beschikking. Ten minste als hij ze niet had uitgeleend aan een waarnemer.

Wist u trouwens dat de AMX-PRA geen Citroën of Lelijke Eend is? De AMX is namelijk afkomstig van de "Ateliers de Construction d'Issy-les-Moulineaux"(AMX). Deze fabriek is in 1936 ontstaan uit een fusie van de fabriek van Issy-les-Moulineaux (een dorpje even ten zuiden van de Boulevard Périphérique bij Parijs) en Renault. Ze waren gespecialiseerd in het maken van geblindeerde militaire voertuigen, die met name zijn ingezet in de bloedhete Sahara bij de strijd tegen de generaal Rommel en consorten.

In onze tijd was alles redelijk ordelijk en overzichtelijk. Er was van alles voldoende. 1 artillerieafdeling had 3 gevechtsbatterijen en elke batterij bestond organiek uit 6 stukken. Per batterij waren er naast de zes 'stuksbemanningen' (bestaande uit een man of 8, en niet zoals nu 4-5), drie waarnemersgroepen, een TMD-groep, een Verbindingsgroep, een Batterij Onderhoudsgroep (BOG), een Administratiegroep, een Munitiegroep en een foerier. Daarnaast had je dan nog een Batterijopper, een Batterijwachtmeester, een BTO en een BTC en klaar was je. Een man of 100. En daar kon je feest mee vieren. Zeker als het merendeel van de batterij traditioneel van beneden de rivieren kwam en na het carnaval op Aswoensdag op appel probeerde te blijven staan.

Dan had je ook nog de Staf Staf Verzorgingsbatterij (of zoals de Wachtmeester Wieskamp altijd zei: "De Straf Straf en Achtervolgings horde"). Dat was een club van een man of 200 waarmee de totale afdelingssterkte in oorlogstijd op zo'n 500 man kwam. Vrouwen hadden we in onze tijd niet bij de afdeling. Maar ze waren al wel in de officiersmess gesignaleerd!

Ook had je in die tijd nog zeker wel 10 parate afdelingen en niet twee, zoals nu. Tja er is wat wegbezuinigd in al die jaren! Het goede gebruik van de tussen-de-middag-borrel in de mess (door sommigen lunch genoemd; 1 sherry = 1 boterham), het feit dat waarnemers geen militair rijbewijs meer krijgen, maar ook met name door het afschaffen van de dienstplicht is het aantal echte mannen en vrouwen in Nederland fors teruggelopen en wordt het steeds moeilijker om in de maatschappij de discipline, respect en het gezag te handhaven.

Ja, en het wordt ook voor de officiersverenigingen zoals de VOA en de KVNRO steeds moeilijker om nieuwe, jonge en enthousiaste aanwas te krijgen.

Als ik het goed begrijp zijn er op dit moment nog maar zo'n 1100 actief dienende artilleristen die zich met het artillerie- en waarnemingsvak bezig houden. Maar die gaan ook voornamelijk op vredesmissies! Niks geen Groenland en Blauwland meer. En de Soxmis-kaartjes worden ook niet meer gedrukt. Wie weet nog wat een Snapper, de Swatter en de Sagger waren? En de BMP, de BTR50 PB of de T10? Ad Bleumink heeft ons uren tankherkenning getracht bij te brengen. Waarvoor onze innige dank.

Voor een waarnemer is het hebben van verbinding essentieel. Wie herinnert zich niet de telefoon met zo'n zwengel die op de bar in de Officierskantine op het ASK stond. Je zwenelde en vroeg vervolgens bij de centralist een gesprek aan. En als je dan klaar was, dan gaf je nog een draai aan die zwengel om 'af te bellen'.

Tja verbindingen. We hebben bij de afdeling, maar later ook bij de mobilisabele eenheden, met allerlei soorten van communicatiemiddelen gewerkt. Ik herinner me nog een radio (de naam is me ontschoten) die je met zo'n groen kattenooje moest kalibreren en de lengte van de antenne steeds moest aanpassen, of een radio RT3600 (30 km) en de portable RT3610 (3 km) waarvan de batterij ontplofte als ie te warm of te koud werd.

De ABA met zijn kilometers WD1TT om tijdens het uitgestegen gevecht contact te kunnen houden met de afdeling. De BD-72 als veldtelefooncentrale. Het eindeloos uitrollen en opnemen van een ongelofelijke hoeveelheid draad. En waarom dat spul altijd in de knoop raakte, is me nog steeds een raadsel. Vandaag de dag treedt de afdeling met haar waarnemers 'genetwerkt' op. Met één druk op de knop verzendt de waarnemer zijn vuuraanvraag digitaal vanuit zijn computer (BMS/AFSIS) met een state of the art digitale radio naar het afdelings-VLC (vuur wordt niet meer geregeld maar geleid tegenwoordig. Regelen, ritselen en rotzooien doe je maar ergens anders.) Dus geen kwetterende radio's meer en oneindige herhalingen; de ontwikkelingen zijn gelukkig niet aan de afdeling voorbij gegaan.

Toen we opkwamen in de jaren 75/76 kreeg je bij binnenkomst naast twee voorschriften (VS-2-1350 Handboek voor de Soldaat en VS-2-1351 Handboek voor het Dienstplichtig Kader) een geweldige hoeveelheid groen spul. En wat bleek: alles was te klein, te groot of veel te groot. Maatwerk !!! Het GVT had nog een visgraatje. Van camouflagekleding hadden we nog geen weet. Dat was voor de Mariniers en de Amerikanen. Naast de lange onderbroeken herinner ik me ook de 'MAO-broek' en het 'MAO-jasje'. 'Warmte-isolerende kleding'.

Tijdens onze opleiding werden we getraind in het inspecteren van PSU. Later bij de afdeling deden we daar wat minder aan.

Ook waren er voor de afdeling en de batterij allemaal testen, toetsen en prijzen te winnen. Een batterijtest, een afdelingstest, de MIO, de Lucardieprijs, etc. En bij alles vervulde je als aspirant-officier een essentiële rol. Je was fanatiek, bijna altijd inzetbaar en wilde aan het einde van de rit graag beëdigd worden. Je was dus en ideaal slachtoffer voor het beroepskader.

Wat ik me nog herinner is het volgende. We hadden zeg dinsdag onze MIO (tegenwoordig MEO). En ik was verantwoordelijk voor het Onderhoud Kleine Wielvoertuigen. Samen met de chauffeurs en het BOG betekende dat weken van schoonmaken, met kerosine de motoren afspuiten, nippels verven, smeerpunten vullen, huifjes blancoën enz. enz. Tijd voor jezelf was er bijna niet, maar op maandagmiddag kon ik mijn batterijcommandant melden dat alles piekfijn voor elkaar was. "Laat ze maar komen...".

We sprake af om tijdens het avondeten in de officiersmess nog één keer met z'n zevenen alles na te lopen. Zo gezegd, zo gedaan. En tijdens het nagerecht of de koffie/cognac werd tussen neus en lippen ook nog even de stelling neergelegd dat men ervan uitging dat onze PSU natuurlijk pico bello eruit zou zien, omdat ervaring had geleerd, dat de MIO altijd, vanwege de voorbeeldfunctie van de kornet, van één van de kornetten de volledige PSU zou inspecteren. Wij hebben met z'n vijven tot drie uur 's nachts in het legeringsgebouw en met morele, alcoholische en materiële steun van de collega-kornetten en -vaandrags onze spullen minutieus onderhouden.

Het werd dinsdag. De dag van de MIO. De kornetten begeleidden, ieder op zijn eigen deelgebied, de MIO-inspecteur tijdens de inspecties. Er kwam natuurlijk géén inspectie van de eigen PSU door de MIO. Maar het door de heren gewenste resultaat (namelijk om tenminste één keer in het jaar je eigen PSU goed te onderhouden) was bereikt.

Dat was dan een MIO, die op de kazerne plaatsvond. Er waren ook MIO's te velde, maar dan waren wij als waarnemers altijd met onbekende bestemming plotseling op verkenning.

Dan de oefeningen. Als waarnemer was je zo'n 75% van je parate tijd op oefening. In binnen en buitenland. CPX-oefeningen, ruk- en trek oefeningen, schietseries enz. enz. Je kwam op allerlei plaatsen. Kamp Trauen, Kamp Vogelzang, Kamp Celle, Bergen-Hohne, Seedorf, de oevers van de IJssel en de raarste uithoeken van de provincie Noord-Brabant. Wie heeft er niet genoten van de belastingvrije bevoorrading van de officiersmess te velde en de eigen ritselkisten. Een eindeloze hoeveelheid Pimms ging er 's avonds in de officiersmess door. We speelden spelletjes als Toepen, Bamzaaien en 'Schiffchen machen'. Ik moet u bekennen: in mijn veldfles heeft nooit water gezien. Er zat altijd cognac of Jägermeister in. En te velde wisten de collega's ons altijd wel te vinden voor een kopje koffie met.

Oefenen deed je met de eigen batterij en afdeling maar natuurlijk ook met De Jagers, 101TKBAT en andere eenheden. En tijdens één van die oefeningen bleek dat zelfs een beladen Nekaf met aanhangwagen met zes wielen van de grond kon komen toen de chauffeur zijn kornet, die in een

voorstormende Centurion zat, in het terrein probeerde bij te houden. Daarna was voor het voertuig 5<sup>e</sup> echelons onderhoud onontkoombaar.

Tja de Nekaf..... je kon er alles mee. Naast rijden, ook kamperen, koken, slapen, en zoals zojuist gemeld ook vliegen. Je kon gemakkelijk op de radiator in een pannetje een eitje bakken of met je speciale tosti-ijzer bij de radiator de mooiste creaties maken. Even afwassen met de Dreft en de afwasborstel uit de ritsele in de aanhanger. Het water kwam uit de jerrycan, die achterop de Nekaf stond. Zo was alles weer opgeruimd.

Wie heeft er trouwens geen tosti's gegeten, gemaakt op die geweldige, veilige, milieuvriendelijke kachels die we hadden?

In de aanhangwagen kon je tijdens de oefeningen als kornet prima met je wachtmeester slapen. Niks geen halve puptent met knopen opzetten. De lultalie van de ABA tussen ons in. Voor het geval dat.... De chauffeur zette de rechter stoel van de Nekaf op de linker, blies zijn luchtbed op en was ook vertrokken naar dromenland.

Het mooie aan dat waarneemvak was, omdat we ondersteunend werk leverden aan de infanterie en cavalerie, dat we ons altijd op maandag om 12:00 uur ergens in 'Verwegistan' moesten melden en direct na het signaal "einde oefening" weer huiswaarts konden. Dus geen eindeloze colonne-ritten op zondag of zaterdag, maar gewoon maandag vroeg op pad en op vrijdagavond met vrienden thuis de kroeg in.

Als we met de afdeling twee weken voor een schietserie in Duitsland waren, gingen we de tussenliggende zaterdagmiddag en -avond met een echte burgerbus naar Hamburg. Dat was pret! En jij, omdat er iemand toch ook toezicht op de jongens moest houden, in je uniform met al die mooie koperen knopen en je kwartiermuts met gouden kwast, wandelend op de Reeperbahn. Dat doe je echt maar één keer!

Waarnemen in Galerij Alfa en schieten op de witte tank. Wie weet er nog de coördinaten van? (Die zijn: 01263 11403). En de hoogte van dat doel? 33 meter boven NAP. Ja, ook wij hadden als waarnemer tot op de meter door de TMD ingemeten 'cultureel erfgoed'!

Tja, het doelgebied. Daar hadden we ook nog de chocolade tank, de oranje tank de gele tank, de erectietank, en weet ik wat voor andere tanks en wrakken. De beruchte "Badende MILVA's in open terrein" hebben wij helaas nooit mogen waarnemen. Het schijnt dat collega's wel dat genoeg hebben mogen smaken.

Vrienden,

Tijden veranderen. En zoals het voor een colonne-rit eens, om een uur of drie 's nachts, uit alle radio's heeft geschald: "Hier 9 ECHO. Als ik zeg tijd is het tijd", zo geldt dat nu ook voor ons. We kunnen nog uren zo doorgaan met het ophalen van herinneringen. Evenals jullie dat kunnen. En dat gaan we ook doen, maar niet nu en niet hier.

We hopen dat deze causerie een beetje inzicht heeft gegeven in het leven, de herinnering en de belevenissen van twee 'francs lurons', die er nu, 35 jaar na dato nog steeds trots op zijn zich Rijder te mogen noemen en wensen u een bijzonder prettige voortzetting.

Dank u, mede namens Anne voor de aandacht.