



## Keep 'em rolling!

Hieronder worden twee tijdelijke aanvoerroutes beschreven. De Red Ball Express wordt gereden in de Tweede Wereldoorlog en de Voie Sacrée in de Eerste Wereldoorlog. Het doel is hetzelfde, maar de oorlogen en omstandigheden kunnen niet méér verschillend zijn...

### D-day

6 juni 1944, *Operatie Overlord*. De landingen op de Normandische kust gaan eindelijk plaatsvinden. Van hieruit moet het geallieerde leger zich als een olievlek gaan uitbreiden over Frankrijk en de andere bezette landen. Alle havens zijn door de Duitsers bezet. De haven van Cherbourg krijgt prioriteit en om daar niet alleen van afhankelijk te zijn worden er twee kunstmatige havens naar de Normandische kust gesleept. Bij Saint Laurent (Omaha Beach) Mulberry A en bij Arromanches Mulberry B, voor de Britten.



Tijdens de storm van 19 juni wordt Mulberry A geheel vernield en Mulberry B zwaar beschadigd. De verliezen bedragen 800 schepen, 20.000 voertuigen en 140.000 ton goederen. Versterkingen blijven voor vier dagen volledig uit. In de dagen daarna de loopt de goederenstroom met 90% terug. Mulberry A wordt afgebroken en met de bruikbare delen wordt Mulberry B gerepareerd. Er is inmiddels een tekort aan munitie ontstaan. Een tijdelijke luchtbrug brengt met 500 ton munitie enige verlichting.

Het verlies van Mulberry A werd opgevangen door gebruik te maken van enkele kleine bevrijde havens in de regio, maar toch vooral via de stranden. Omaha was goed voor 10.000 ton per dag en Utah voor 5.000 ton. En soms zelfs meer dan vooraf was ingeschat. In de laatste week van juni capituleerden de Duitsers in Cherbourg. Toen Britse duikers de haven vrij van mijnen hadden gemaakt, de wrakken waren opgeruimd en de haveninstallaties waren gerepareerd, kon de haven na drie maanden in gebruik genomen worden. Mulberry B, op "Gold" Beach, heeft vijf maanden gewerkt, tot 31 oktober 1944 en maakte niet meer dan 15% van de geallieerde logistiek uit.

### Red Ball Express

Dit is een Amerikaans verhaal. Na aanvankelijke weerstand, lukte het de geallieerde legers al snel om op te rukken, vooral in de richting van de Belgische en Duitse grens. De aanvoerlijnen werden langer en er begon aan het front een groot tekort te ontstaan aan brandstof, munitie, uitrusting en voedsel. In augustus werd dit zo nijpend dat er een grote logistieke operatie moest worden opgezet. Vervoer over de rails was voor enige tijd



uitgesloten omdat de geallieerden vlak voor D-day de spoorlijnen hadden gebombardeerd. Alleen wegtransport bleef over en de eerste route werd de Amerikaanse *Red Ball Express* (RBE).

Die naam "Red Ball" kwam niet uit de lucht vallen. In 1892 dook de naam voor het eerst op in verband bij het oprichten van een sneldienst door de Santa Fe spoorlijn. Die werd gebruikt voor het vervoer van belangrijke vracht en bederfelijke waar. De route en de treinen waren gemerkt met een rode bal. Later werd de naam ook populair onder de particuliere vrachtdiensten in Amerika.

Op een anderhalve dag durende bijeenkomst werd besloten tot het oprichten van de Red Ball Express, als onderdeel van het *Transportation Corps*. De operatie begon op 25 augustus 1944 en de wagens werden voornamelijk bemand met Afro-Amerikaanse soldaten.

Omdat de wegen in dit gebied vaak smal waren, werden ze gesloten voor alle andere weggebruikers en er werd éénrichtingsverkeer ingevoerd. Terugkerende voertuigen volgden een andere route (in rood gestippeld op de kaart).



### Mannen, machines en regels

De belangrijkste voertuigen waren de GMC CCKW "Deuce and a half", een 2,5 tonner in ruig terrein, maar tot 5 ton op vlakke wegen. De truck met oplegger *Autocar U 7144T* werd veel gebruikt evenals de zware *Diamond T M20*.

Het was moeilijk om aan voldoende chauffeurs te komen. Onderhoud en gebrek aan slaap vormden een groot probleem voor de chauffeurs.

Er werd in een strak regime gereden. Elk uur was er 10 minuten pauze, maar die ging vooral op aan het controleren van de lading en om kleine reparaties te verrichten. Elke dag werd er om 6, 12, 18 en 24 uur een half uur pauze gehouden om iets te eten of voor andere zaken. Er ook de afspraak dat er niet ingehaald mocht worden. Een konvooi bestond uit minstens vijf wagens met als escorte een jeep ervoor en erachter. Tussen de wagens moest 60 meter



Hans Walrecht

afstand gehouden worden als maatregel tegen Duitse bommenwerpers. De maximum snelheid van het konvooi was 40 km/h en alle deelnemende wagens waren van een rode bal voorzien. Op belangrijke punten stonden MP's die de route markeerden met witte pijlen waarop de resterende afstand te lezen was.

Gestrande voertuigen werden aan de kant gezet totdat er een sleepwagen, bijvoorbeeld een *Diamond 969A Wrecker*, langs kwam om het weg te slepen.



Op het hoogtepunt was de heen- en terugroute bijna 1000 km lang. Dit betekende 72 uur rijden. Het spreekt vanzelf dat er dagelijks veel onderhoud aan wegen en bruggen gepleegd moest worden.

Soldaten waren door tijdgebrek genoodzaakt om zelf handige oplossingen te vinden. Hun ingeblikte C-rantsoenen legden ze vaak op het uitlaatspruitstuk van de motor om onder het rijden de hap op te warmen. Koffie werd gemaakt door een leeg Campbell soepblik te gebruiken en er met een beetje benzine en vuurtje onder te stoken.

### **De RBE in getallen**

De RBE werd de grootste logistieke operatie van de Tweede Wereldoorlog. In 82 dagen is er totaal 500.000 ton materiaal en brandstof vervoerd. Die bestonden vooral uit:

Class I - voedsel

Class III - BOS (Benzine, Olie, Smeermiddelen) zoals MT 80 benzine, diesel en AVGAS voor de vliegtuigen.

Class V - munitie

Op het hoogtepunt, 29 augustus, reden er bijna 6000 voertuigen met ongeveer 12.500 ton vracht naar het front. Zelf gebruikten de wagens daarvoor ongeveer 1 miljoen liter benzine, brandstof -die niet aan het front gebruikt kon worden.

De brandstof werd vooral vervoerd in 20 liter jerrycans, maar er reden ook Autocars met tankopleggers. Vanaf 25 oktober viel het transport terug tot 2700 ton per dag en van de oorspronkelijke 132 compagnieën waren er medio november nog maar vijf over.

De opening van de haven van Antwerpen, in november, was een van de oorzaken van de afname maar ook het feit dat de spoorwegen ten oosten en ten noorden van Parijs minder gebombardeerd waren en dus sneller bruikbaar waren.

Versleten wagens, niet in de laatste plaats door het gebrek aan onderhoud, vormden op het einde van de RBE een groot probleem. Volgens generaal Eisenhower hadden de snelle vorderingen in Frankrijk niet gemaakt kunnen worden zonder de RBE.



Hans Walrecht

Het succes van de RBE leverde nog enkele andere routes op. De *White Ball Express* deed dienst van 6 oktober 1944 tot 10 januari 1945 tussen Rouen en Le Havre en knooppunten bij Parijs en Reims.

De *Little Red Ball Express* was actief van 15 december '44 en 19 januari '45 tussen Normandië en Parijs.

De *Lyon Express* liep van Bayeux naar Brussel en werd tussen 16 september en 12 oktober gebruikt.

De *ABC Express* dankt zijn naam aan Antwerpen, Brussels en Charleroi en werkte tussen 30 november en 26 maart.

De *XYZ Express* werd tussen 25 maart 1944 en 31 mei 1945 op Duits grondgebied ingezet, ter ondersteuning van het Amerikaanse negende, eerste, derde en zevende legerkorps.

### **La Voie Sacrée**

Dit is een Frans verhaal dat zich in 1916 rond Verdun afspeelt.

De omstandigheden zijn nu totaal anders, alleen de Duitsers zijn hetzelfde.

Verdun is nog net niet door het Duitse leger ingenomen, maar het front zit ook hier muurvast in een 60 km lange boog rond de stad. Generaal Erich von Falkenhayn is opperbevelhebber op dat gedeelte van het front. Zijn belangrijkste doel is om Frankrijk te laten leegbloeden en het voor eens en voor altijd uit te schakelen als militaire grootmacht. Dit zal, zo is zijn gedachte, de Britten van hun belangrijkste bondgenoot beroven, met als mogelijk gevolg dat ze de strijd zullen staken. Hij kiest Verdun omdat de Fransen deze stad koste wat kost zouden willen behouden. In de Frans-Duitse oorlog van 1870 had deze stad het 't langst volgehouden en ook in 1914 was de stad niet gevallen. Zelfs Attila de Hun kreeg deze stad nooit in bezit.

En dan had Von Falkenhayn nog een dubbele agenda: Een snelle inname van de stad was niet belangrijk, maar de Franse doodstrijd moest zo pijnlijk mogelijk zijn. Het werd de grootste veldslag allertijden.

De Fransen hadden verdediging van de stad vanaf 1914 verwaarloosd en na een klokkenluideractie van kolonel Emile Driant werden er op het laatste moment versterkingen naar de stad gestuurd.



De slag begint op 21 februari 1916 met een Duitse beschieting door ruim 1200 kanonnen die 80.000 granaten afvuren. De Franse forten vallen stuk voor stuk, de vreselijke gevechten worden nog vreselijker door de Duitse inzet van de vlammenwerper. De kanonnen zijn dagelijks te horen en hun schieten verwordt tot een aaneengeregen geluid. Het is de hel op aarde en maandenlang is er vuur, rook en as te zien boven het langzaam heen- en weer



golvende front. De oorlog is een monster dat mannen en materieel opslokt. Dat monster moet gevoed worden. De enige manier waarop dat kan is vanuit het zuiden, vanaf Bar-le-Duc waar een kanaal loopt en tot waar de treinen kunnen rijden. De spoorlijn van Bar-le-Duc naar Verdun loopt sinds 1914 over bezet gebied en is niet te gebruiken.

Er wordt besloten om mannen en materieel over de enige belangrijke weg tussen Bar-le-Duc en Verdun te vervoeren, die een lengte van 72 km heeft. Deze weg wordt al snel *La Voie Sacrée* genoemd, de Heilige Weg. Gelukkig is de weg juist verbreed naar 7 meter, zodat vrachtwagens elkaar kunnen passeren. De Franse majoor Richard krijgt de leiding over deze operatie. Zijn groep bestaat uit 300 officieren en 8500 man



[ Berliet CBA ]

Aanvankelijk worden er 4000 -meest gevorderde- vrachtwagens ingezet, samen met 200 personenauto's en 800 ambulances, maar dat het aantal loopt op naar 12.000.

De belangrijkste vrachtwagens zijn de *Berliet CBA*, de *Renault* en de *Latil TAR*.

Stel dat zo'n wagen -met enige tussenruimte- een lengte van 10 meter heeft dan kom je met 12.000 wagens op een totaal van 120 km! Deze wagens rijden voortdurend heen en terug naar het front om mensen en materiaal aan te voeren. Kapotte wagens worden aan de kant geduwd. Terugstropmelende soldaten van het front lopen aan de kant. Ambulances krijgen geen voorrang. Elke 14 seconden passeert er een auto.

De route is in zes stukken verdeeld elk met hun eigen werkplaatsen.

Er zijn een half miljoen man te bevoorraden en de 170.000 paarden en muilezels hebben 800 ton voer per dag nodig. Daarboven wordt er 2000 ton militair materieel per dag vervoerd. Vaak staat de lange file stil en moeten chauffeurs op bevroren voeten de autowielen uitgraven. Er moet ook voortdurend grind onder de wielen van de auto's en in de kuilen op de weg gestrooid worden. Dat is het werk van de mensen uit de koloniën, in de Franse geschiedenis een vaak vergeten groep.





Hans Walrecht

De route ging meteen na het uitbreken van de strijd van start. Aanvankelijk over bevroren wegen, maar de dooi op 28 februari maakte van de weg een moeras.

Er waren ook hier te weinig chauffeurs. Sommigen kwamen in 75 uur niet aan rust toe.

En dagelijks gloeide, stonk en rookte Verdun in de verte.

De weg werd niet intensief beschoten. Misschien hoorde dit bij het duivelse plan van Falkenhayn: Laat maar leegbloeden.

Deze slag maakt een miljoen slachtoffers en in november dooft de strijd uit. De grens ligt ongeveer weer net zo als aan het begin van de strijd. Von Falkenhayn wordt vervangen, mede door zijn dubbele agenda.

De weg heeft tegenwoordig het toepasselijke nummer D1916. Om de kilometer staat er een wit paaltje langs de weg met daarop een kleine Adrian helm en op weerszijden de bestemmingen Bar-le-Duc en Verdun. Het is heel bijzonder om daar langs te rijden.

Hans Walrecht