

## „AXIS UP” WIJST WEER NAAR MOURMELON, BOURGES EN LA COURTINE



In de Franse dorpjes op de route naar La Courtine worden de Nederlandse troepen altijd weer toegewuifd

**F**LARDEN geel stof spuiten onder de wielen van de DAF's uit over het kleine pleintje aan de ingang van het kamp La Courtine. Aan de overkant, half verscholen tussen de vele bomen, laten de stenen ilots, de legeringsgebouwen, naar hun omvang raden. Aan de ingang staat tussen de velen, die de intocht gadeslaan, de kampcommandant, kolonel Coors en naast hem de colonnecommandant, kolonel Holl, wiens blik steeds even onderzoekend wegdwaalt van het gesprek om te zien hoe zijn wagens met de mannen erop, kaarsrecht met het geweer tussen de knieën, binnen rijden. Om de hoek van een café-deur even verderop kijken een paar geverfde juffrouwen, als magnetisch naar buiten getrokken door het dreunende lawaai. Regelmatig grommen de DAF's voorbij en schakelen, even opgierend, terug voor de eerste klim in het kampement..

Zo was de aankomst van de eerste gevechtsgroep, de 43e, welke dit jaar de rij van oefenende onderdelen in dit Franse oefengebiet begin juli opende.

**„Z**E zijn er weer”, zeggen de winkeliers van La Courtine en de eerste zaterdagmiddag was dit in het dorp wel te merken, om niet te zeggen dat het er zwart stond van khaki-figuren. In de Franse pers was het al weken tevoren te lezen geweest. „Ze zijn er weer”, juichte de krant, in het donkere café'tje ergens honderd kilometer verder op, „de soldaten van het land van de tulpen. Zij hebben onze sympathie gewonnen door hun correct optreden”. Men mag hopen dat het zo blijft.

Zij waren gekomen langs een lange lijn van meer dan 800 zwarte borden met het witte opschrift „Axis Up”, welke weer een lange route door het Franse land markeert, van de grens tot aan La Courtine, nu voor het tweede achtereenvolgende jaar het Nederlandse leger gebruik kan maken van de Franse oefenterreinen.

De twee gevechtsgroepen van de Vierde divisie, de 43e en 42e, zullen ditmaal tot de eersten behoren, waarna, met een korte tussenpoos van 20 augustus tot 4 september, de twee gevechtsgroepen

van de Eerste divisie hun krachten weer op het Franse heuvelland zullen gaan beproeven.

### Respect!

**F**EITELIJK is er dus niet veel anders te beleven dan verleden jaar. Maar toch is er telkens dat grote nieuws, dat

hier niet onder stoelen of banken gestoken mag worden. Het is het nieuws van de behouden overtocht van de vele honderden voertuigen met onze duizenden jonge militairen erop, over een weg, die gevaarlijk kan zijn voor hen, die achter het stuur geen routine of zelfdiscipline bezitten.

Op het moment dat wij dit schrijven hebben in twee dagen meer dan duizend voertuigen de lijn axis up getrokken, van Oirschot naar La Courtine, zonder noemenswaardige ongelukken. Wij hoorden onderweg, ergens bij een haardspeldbocht tussen Bourges en La Courtine, een zeer ervaren beroepschauffeur, die de bergen van Java en Korea in de meest ongunstige omstandigheden had bereden, zeggen, dat hij de laatste dagen respect had gekregen voor zijn jongere collega's, waarvan er zijn, die niet langer dan twee maanden hun rijbewijs hebben. De moeilijkheid is niet alleen het rijden in de bergen, maar ook om daarbij de colonneformatie niet te verbreken.

Het systeem van de totale verplaatsing is intussen dit jaar iets veranderd ten opzichte van vorig jaar. De rijkheden zijn verkleind tot 10 à 12 voertuigen. Hierdoor bereikt men dat het opsluiten

Tenten opslaan is het eerste werk, dat op het bivakterrein van Mourmelon wordt gedaan





Adjutant-chef Le Dé van de Franse Circulation Routière, kan zijn horloge gelijk zetten op het langstrekken van de marsseries. Naast hem majoor Groen

der voertuigen voor bebouwde kommen waar dat (door een bord) aangegeven is, gemakkelijker kan gebeuren, terwijl in de betrokken stad het normale verkeer niet of nauwelijks geblokkeerd behoeft te worden.

Ook de onderlinge afstand is veranderd. Gemiddeld moet men 50 meter tussen de voertuigen aanhouden, maar bij opsluiten eenzelfde aantal meters als het aantal kilometers snelheid, met inachtneming van een minimum van 15 meter.

### Hartelijk welkom

**L**ANGS de kant van de weg treft men tussen de andere opmerkenwaardige aanwijzingen een aantal malen grote zwarte of gele borden aan, met een opschrift, waaruit men concluderen moet, dat er zich over zoveel kilometers een „TRP“ (Traffic Regulation Point) bevindt. Dit is voor de colonne-chauffeur volkomen ongevaarlijk. Het betekent dat er zich een verkeersdetachement bevindt langs de kant van de weg. Het Verkeersbureau van de Staf van het Legerkorps heeft namelijk een twaalftal verkeersdetachementen, voorzien van tent en radioverbinding, uitgezet langs de route. Op deze punten worden de colonnes „gelogd“. Men telt de aantallen voertuigen die langs komen en vergelijkt die met de aantallen, die men radiografisch van de vorige post heeft doorgekregen. Een eventuele uitval is aldus snel opgespoord. Bovendien zijn het de contactpunten voor de meldingsofficier, die vóór elke marsserie (dat is 10 of 11 eenheden) rijdt en voor de officier-opsluiter, die opgaaf kan doen van eventueel uitgevallen voertuigen en de bijzonderheden daarvan.

De eerste TRP is geplaatst aan de Bergeyke barrière aan de Nederlands-Belgische grens, waar men de eerste dag voor dag en dauw passeert. In België is de route bewijzerd door kleine witte ronde borden met een zwarte pijl, daar geplaatst door de zorg van de Belgische Militaire Politie. Maar behalve dat, heeft zij ook gezorgd voor een hartelijk welkom in de vorm van een groot bord: „NL-troepen, de 4e Kemp. heet u welkom in België“.

Waar nog twijfel mocht bestaan over de te volgen weg in België, daar staan de Belgische MP-ers, die hun werk in strak exercitie-ritme uitvoeren.

Ook de Franse „Circulation Routière“ heeft een aantal TRP's uitgezet en rijdt bovendien met twee radiowagens in de colonne mee. Vlak bij het bivak van Bourges staat een zeer grote TRP van de Fransen, waarin, althans toen wij er langs kwamen, ook majoor Groen van het Verkeersbureau van 1 LK zijn onderdak had gevonden. Van Franse zijde zwaaide hier adjutant-chef Le Dé de de scepter over een groot aantal becijferde schoolborden, waarop de stand van zaken door zijn mannen werd bijgehouden.

Ook verleden jaar had hij een weggedeelte gecontroleerd, dus het was niet de eerste maal, dat hij onze Nederlandse colonnes voorbij zag trekken, maar zijn enthousiasme over de wijze waarop dit transport werd uitgevoerd was niet minder geworden. Vooral het feit dat elke eenheid precies op het voorafbepaalde tijdstip langs kwam, wekte steeds opnieuw zijn bewondering.

### De bivaks

**E**N zo komt men dan na een eerste dag langdurig op de achterbak van een drietonner gezeten te hebben, eindelijk in het eerste bivak in Frankrijk aan, in Mourmelon, een plaatsje op een 30-tal kilometers ten oosten van Reims gelegen. Het is een Frans oefenterrein, een van de grootste van het Franse leger. Hier is wel wat veranderd in vergelijking met vorig jaar. De auto's kunnen nu in een lange rij achter elkaar het bivakterrein oprijden — een grote grasvlakte — en men kan afstappen precies vóór het door witte band afgezet terreinstuk, waarop men zal bivakkeren. De wagens gaan dan direct door naar de tankplaats, waar stapels jerrycans klaar staan, zodat het



Tijdens de grote rust, welke elke dag wordt gehouden, proberen de soldaten graag een praatje met de Fransen te maken

tanken in een oogwenk is gebeurd. Ten slotte komen de wagens weer dicht bij het bivakterrein uit, zodat het instijgen de volgende dag geen moeilijkheden hoeft op te leveren.

Gastheren in het bivak Mourmelon zijn dit jaar luit.-kolonel H. J. Ansems en 50 man van zijn 45e Afd. ltlua mobiel, tezamen met een detachement van 12 marechaussees. Behalve dat zij goed aangevoeld hebben, dat een soldaat na gedane arbeid graag een slaapplek

opzoekt, begrepen zij óók dat hij dorst kan hebben en dat, als hij voor het eerst vaste voet op Franse bodem zet, hij daarvan wel wil getuigen door een briefkaart naar huis. In beide is voorzien! Een oud gebouw hebben zij, ondanks het feit, dat er tachtig ramen stuk zijn, toch in „kantine“ herdoopt. Wmr. De Mulder en zijn vrienden verkopen er bier, cola, chocomel en tompoezen tegen prijzen, die de 40 franc niet te boven gaan, waarbij de tompoezen bijzonder gretige aftrek blijken te vinden bij hen, die de gehele dag op 5 in 1 hebben geleefd.

Ook hebben zij gerekend op het feit, dat niemand uit Holland Frans kleingeld mee krijgt. Per dag worden er totaal 200.000 oude francs omgezet. De kleine winst, onvermijdelijk door het afronden van enkele prijzen, wordt bestemd voor de aankoop van een nieuwe blindengeleidehond.

Ook de factuur van het detachement, wmr De Jager, heeft niet over belangstelling te klagen. Hij heeft een partij prentbriefkaarten, waarop men ter plaatse een postzegel kan plakken om deze (voorzien van adres) tegelijk bij hem te kunnen posten.

Overigens kan men in deze kantine ook genieten van de muurschilderingen van sld Daniels, die er daarbij geen twijfel over heeft laten bestaan, dat men er uiterlijk om 8 uur 's avonds uitgetrapt wordt. Het is trouwens goed om vroeg onder de wol te gaan, al was het alleen maar omdat het vertrek de volgende dag op half zes is bepaald. Desondanks zijn er nog altijd lieden wier nieuwsgierigheid naar het Franse maatschappelijke verkeer hen in het eerste grijs toch nog het dorpje Mourmelon in drijft, hetgeen onvermijdelijk op een desillusie uitloopt, aangezien daar niets te beleven valt.

De volgende avond, in het dan bereikte bivak, dat van Bourges, wordt elke desillusie op dit gebied al van tevoren voorkomen, want men komt eenvoudigweg niet van het terrein af. Niet alleen dat dit hier verboden is (waarop enige witgehelmden figuren nauwlettend toezien), maar bovendien — en dit is een ernstige waarschuwing voor hen die van de juiste weg willen afwijken — is het terrein buiten het bivak onbetrouwbaar door de aanwezigheid van nimmer ontplofte zaken, die afkomstig zijn van vroegere militaire oefeningen.

Het leven in het bivak Bourges is wat anders dan dat in Mourmelon. Hier zijn geen 600 frisse kranen om direct het kortgeknipte hoofd onder te steken, maar slechts de tap van enige waterwagens. Er is nl. geen waterleiding. De chauffeurs van de 12 waterwagens van de vaste kampstaf werken hier bij iedere doortocht tot diep in de nacht om water te halen.

Mocht er nóg een probleem zijn, dan is het de verspreide ligging van de verschillende vakken waarop de onderdelen moeten bivakkeren. Slechts het verstandig volgen bij aankomst van de colonne van een jeep met een groot zwart bord,



De nieuwe welzijnszorgtent in het kamp van La Courtine, waar omheen het 1e peloton A Cie, 41 Geniebat het plankier fabriceerde, dat de bezoekers voor moddervoeten behoeft