

NO. 211 – JULI 2023

# 1998 – DE KOERIER – 2023

INFORMATIEBLAD OVER VERDEDIGINGSWERKEN  
EN MILITAIRE GESCHIEDENIS



NATO-BRUG OVER DE BOVEN-MERWEDE



## COLOFON

Opgericht in december 1998, als opvolger van het Mededelingenblad Verdedigingswerken. Van dat blad werden tussen september 1990 en december 1997 tien afleveringen uitgegeven. Ze zijn helaas niet digitaal beschikbaar. Wel is een aantal artikelen later, al dan niet in aangepaste vorm, opgenomen in de Koerier.

Redactie Dik Winkelman  
[dik.winkelman@casema.nl](mailto:dik.winkelman@casema.nl)

## Website

<https://loopgraafkoerier.weebly.com/>  
 voor de laatste Koerier, actuele informatie, korte berichten, kalender en verwijzingen naar interessante websites  
<http://www.tiki-toki.com/timeline/entry/384975/Het-Oostfront-in-de-Tweede-Wereldoorlog/>  
 Tijdslijn door Koen Winkelman

Dank aan alle gastauteurs en aan technische steun van Eddy Borst, Dirk Docter (register), Marco Sikkell en Julie Winkelman (poppylogo en website).

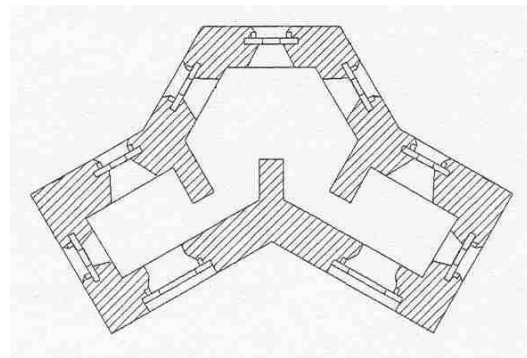
## Auteurs

- Libor Boleslav
- Rob Devilee
- Onno van Gent
- Michael Hoppe
- John Maes
- Hans Molier
- Peter Mulder
- Aad Neeven
- Chris van Oosten
- Fons Overdijk
- Rob Vaneker
- Anne Visser †
- Hans van Wieringen †
- Julie Winkelman
- Koen Winkelman
- Herman van Zanten
- Dik Winkelman

## DE KOERIER

NUMMER 211 – JULI 2023

OPGERICHT IN SEPTEMBER 1998



**GEHEIMZINNIGHEID TROEF**

Daar loop je dan door een soort moerasbos in de uiterwaarden aan de zuidelijke oever van de Boven-Merwede. Over een wandelpad dat tussen duistere betonnen objecten heen slingert... eindigend bij een soort strandje aan de zuidoever van die rivier. Nog een betonnen bak in het water, en dan zicht over de brede rivier naar Gorinchem op de noordelijke oever.



Dat klinkt spannend, maar in de dagelijkse praktijk viel dat natuurlijk wel mee. Rob Devilee – lezer van de Koerier en regelmatig reisgenoot – en uw redacteur waren daar niet zonder reden. Hieronder het verhaal over waarvoor deze objecten dienden. Het zijn restanten van een bouwwerk uit de Koude Oorlog. Een periode die de afgelopen tijd – terecht – groeiende aandacht krijgt. In een



eerdere aflevering van de Koerier verwezen we al naar nieuwe werkgroepen van de Stichting Menno van Coehoorn en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed. Alle foto's van de pijlers (want dat zijn de betonnen objecten die we tegenkwamen...) in dit artikel zijn gemaakt tijdens ons bezoek op 5 maart 2023.

Na het artikel daarover een korte beschrijving van een boek dat is uitgegeven door een van onze lezers. Aad Neeven heeft een boekenantiquariaat dat regelmatig zelf ook boeken uitgeeft. Hij schreef ook voor de Koerier, zie aflevering 195 van mei 2021 over Indiase militairen in Duitse krijgsdienst in Nederland.



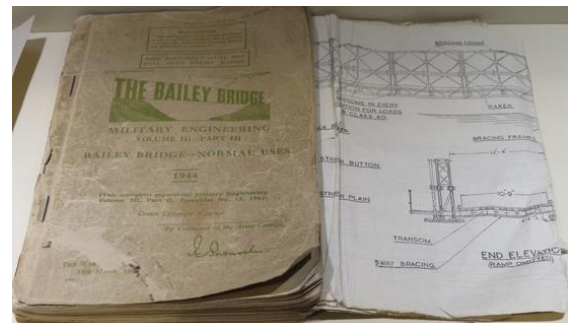
De situatie rond 1950. De twee veerpontroutes vanuit Gorinchem zijn te zien op deze kaart. Aan de linkerkant is van noord naar zuid al het tracé te zien van de latere A27. Pijlers en pontonbrug komen vanaf de weg die linksboven is te zien naast de Kalkzandsteenfabriek, en dan zuidwaarts (bron: Topotijdreis.nl)

### NAVO-brug

Na het einde van de Tweede Wereldoorlog ontwikkelt zich al snel een nieuwe dreiging, namelijk die tussen Oost en West. Het is weliswaar een Koude Oorlog, maar de dreiging van een Warme Oorlog ligt toch altijd op de loer. En de plannen van de NAVO, het westerse bondgenootschap dat inmiddels is ontstaan, houden uiteraard ook rekening met wat er moet gebeuren als er een echte oorlog komt. Zo moet het mogelijk zijn om dan snel troepen en materiaal door het NAVO-gebied te verplaatsen. Een snelle blik op de kaart van begin jaren vijftig van de vorige eeuw laat zien, dat er dan nog niet zoveel oeververbindingen zijn over de grote rivieren als nu het geval is. Over Merwede en Waal zijn dat er bijvoorbeeld maar twee; bij Moerdijk en bij Zaltbommel. En bij Gorinchem varen wel twee ponten, één naar Sleeuwijk en één naar Woudrichem, maar de capaciteit daarvan is beperkt.

Te weinig overgangsmaatregelen en bovendien te kwetsbaar, vinden de militaire autoriteiten. Dus moeten er noodmaatregelen worden getroffen in geval van oorlog: meer bruggen! In die tijd wordt dan voor brede overbruggingen gedacht aan Baileypontonbruggen: drijvende lichamen waarover brugdekken worden gelegd<sup>1</sup>. Baileybruggen hebben als voordeel:

- Onderdelen zijn zoveel mogelijk gelijk.
- Eenvoudige verbindingen.
- Onderdelen zijn met de hand te tillen.
- Onderdelen zijn te vervoeren in 3-tonners.



Dit handboek voor gebruik van Baileybruggen ligt in het Pegasusmuseum bij Bénouville in Normandië (foto mei 2019).

Die overbruggingen kunnen natuurlijk niet doorlopend blijven liggen, want dat hindert het scheepvaartverkeer. Maar voorbereidingen kunnen wel al zoveel mogelijk worden getroffen.

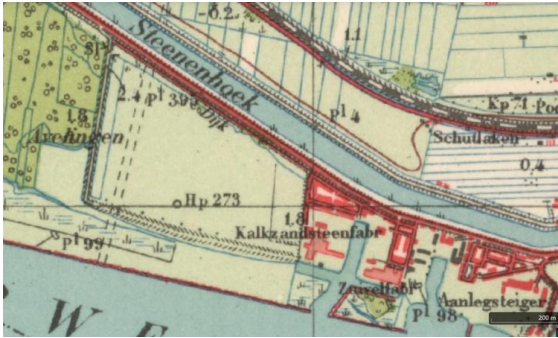
Het lijkt logisch dat er op meer plekken over de grote rivieren oeververbindingen moeten worden voorbereid. Maar in de bronnen komen we er alleen een tegen over de Boven-Merwede tussen Gorinchem en Sleeuwijk. Gorinchem ligt aan de noordoever, in de provincie Zuid-Holland. En Sleeuwijk aan de zuidoever in de provincie Noord-Brabant.

### Ontwerp en procedure

Een ontwerp voor de brug wordt in het geheim gemaakt door 'Ingenieurs- en Architectenbureau voorheen J. van Hasselt en

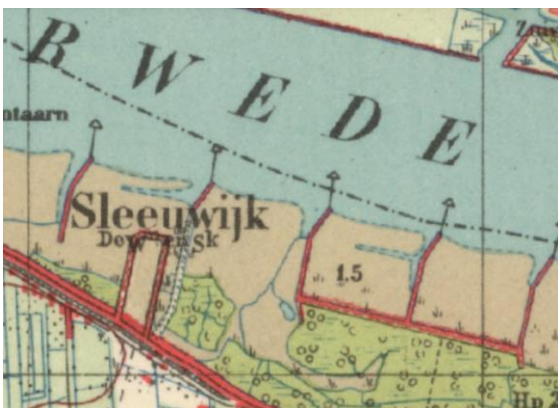
<sup>1</sup> De Baileybrug draagt de naam van zijn uitvinder: Donald C. Bailey uit Engeland. Het is een uitvinding uit de Tweede Wereldoorlog, die toen veel is toegepast. Een Baileybrug is een constructie die als een soort meccanodoos kan worden gemonteerd, en waarvan de losse onderdelen makkelijk kunnen worden vervoerd. De brug is makkelijk en snel te monteren (Onze Koninklijke Landmacht 3 - Genie).

De Koning'. De opvolger van dat bedrijf bestaat nog steeds onder de naam Royal Haskoning. Het ontwerp slaat dan op de vaste delen van de brug, die er al in vreedstijd komen. Dat zijn betonnen brugpijlers, in de uiterwaarden bij beide genoemde plaatsen. Die kunnen in mobilisatie- of oorlogstijd dienen als basis voor een eventuele noodbrug. Aan de kant van de dijk komt een zandlichaam en een vaste "aanbrug".



Gorinchem: locatie Avelingen (Topotijdreis 1954).

Burgemeester en wethouders van Gorinchem worden in mei 1954 geïnformeerd over de plannen. Die plannen tonen de brug in het gebied de Avelingen. Het college wordt er niet blij van, want het heeft dat gebied in gedachten om industriële bedrijven plek te bieden. Het college is dan ook tegen het plan hier een brug aan te leggen. Dit heeft wat "diplomatieke strijd" tot gevolg, die voor het college gedeeltelijk succes oplevert. De militaire brug wordt namelijk gepland op een iets minder ongunstige plek. Eigenlijk wilde Gorinchem de brug nog westelijker, maar daar ging het Ministerie van Oorlog niet in mee.



Sleuwijk behoort in die tijd tot de gemeente Werkendam. Burgemeester en wethouders van die plaats krijgen rond dezelfde tijd ook het verzoek om een vergunning. In de bronnen is daarover niets terug te vinden. De zuidelijke oever is in die tijd woester en meer

afgelegen dan de noordelijke, dus misschien zijn er helemaal geen bezwaren.

### Locatie en omvang

De pijlers komen er in ieder geval. In de uiterwaarden bij Gorinchem worden het er acht<sup>2</sup>, in het verlengde van een weggetje dat al langs de westrand van het industrieterrein naar de Nieuwe Wolpherensedijk loopt. Het weggetje biedt toegang tot de in de Avelingen gelegen kalkzandsteenfabriek. Los van de pijlers komt er ook een los steunpunt van beton, bij de oever van de Merwede<sup>3</sup>.



Voet van één van de pijlers van Sleuwijk.

Aan de Brabantse oever loopt een dijk die momenteel Hoekende heet. Van daar geen weggetje richting rivier, dus er moeten hier meer pijlers komen. Dat worden er maar liefst elf, allemaal zwaar gefundeerd. In het water vlakbij de oever komt ook hier nog een vast steunpunt van beton. De bedoeling is dat er op de pijlers aan weerszijden van de Merwede al vast Baileybrugdelen komen te liggen. Mogelijk is dat ook echt gebeurd; kijkend naar de situatie op de topografische kaart van 1959. Dat is het eerste jaar waarop de pijlers, en kennelijk ook het weggetje, zichtbaar zijn op die kaart. Met aan de noordkant niet vijf, zoals vermeld door een bron, maar acht pijlers. De topografische kaart is altijd erg secuur, dus eigenlijk is er geen reden om aan dat noordelijke aantal te twifelen. Te meer daar er op de zuidoever elf zijn afgebeeld, en dat aantal klopt in ieder geval! Dat wat het vaste deel betreft. In de tussenliggende rivier moet in geval van nood een drijvend gedeelte komen, met veertien drijvende brugvlakken. Met een totale drijvende breedte van de brug van 320 m, is ieder van de veertien delen dus bijna 23 m

<sup>2</sup> De bronnen noemen er vijf. Waarom in deze Koerier acht pijlers worden genoemd, wordt verderop in het artikel verklaard.

<sup>3</sup> Wordt in de bronnen niet daadwerkelijk genoemd aan de noordoever, maar is zichtbaar op luchtfoto's van Topotijdreis.

lang<sup>4</sup>. Wanneer niet in gebruik – het grootste deel van de tijd dus, krijgen de varende delen een plek in de haven van Sleeuwijk. Andere brugonderdelen worden bewaard in de mobilisatieloozen op het nabijgelegen Fort Altena.



Acht pijlers op de noordoever en elf op de zuidoever, met daarbovenop het wegdek van Bailey-elementen (Topotijdreis 1965).

Wat is nu de omvang van het geheel? Het drijvende gedeelte meet zoals al opgemerkt 320 meter, het noordelijke landgedeelte 472 meter en het zuidelijke landgedeelte 509 meter. Een totaal dus van zo'n 1301 meter! <sup>5</sup>

#### Aan- en afrijroute

Een goed functionerend geheel zal nog niet alle oplossingen bieden. Van de landpunten

<sup>4</sup> *Genietechnische gegevens* toont voor het brugdeel een lengte van 22.33 meter.

<sup>5</sup> De afmetingen zijn aangegeven op een kaart uit het Nationaal Archief via <http://www.wilhelminasluisandel.nl/Historie-Regio/Natobrug-Sleeuwijk/>

lopen namelijk vrij lastige trajecten met zwakke bruggen, voor er verbinding is met het Rijkswegennetwerk. Nadat een oorspronkelijk plan om via Gorinchem zelf te rijden is afgeketst, moet het verkeer in noordelijke richting na landing linksaf slaan de Nieuwe Wolpherensedijk op. Na een paar kilometer dan rechtsaf via de Schelluinsebrug over het Kanaal van Steenenhoek. Omdat die brug in 1954 niet stevig genoeg is, wordt hij vervangen door een Baileybrug. Van daar komt het militaire transport dan bij de nog in aanleg zijnde Rijkswegen 15 en 27<sup>6</sup>.

De route aan de zuidzijde zou tegenwoordig nog precies hetzelfde zijn, en is in feite de route die wij reden (en deels liepen) tijdens ons bezoek van maart jl. Aanrijden via de Rijksweg door Sleeuwijk, ten zuiden van de haven linksaf de dijk Hoekeinde op en die volgen tot het begin van de brug.

De routes zijn te zien op de bovenaan de volgende bladzijde geplaatste plattegrond.



Pijler in de uiterwaarden van Sleeuwijk.

#### Het drijvende deel

De brug moet 1 januari 1955 operationeel zijn, maar dat wordt niet gehaald. Uiteindelijk lukt dat wel, en ongetwijfeld is er geoefend met het slaan van de brug. Een datum die daarvoor in ieder geval wordt genoemd, is zaterdag 10 mei 1958. Dan wordt tussen 13.30 en 20.00 uur al het scheepvaartverkeer stilgelegd, en krijgen alle drijvende delen een plek.

<sup>6</sup> In bron

<http://www.wilhelminasluisandel.nl/Historie-Regio/Natobrug-Sleeuwijk/> is een fraaie oude kaart van de toegangsroutes opgenomen. Kennelijk beeldt die nog de oorspronkelijke routekeuze door Gorinchem af. Daarbij moest dwars door Gorinchem worden gereden. Dat zou veel vernielingen tot gevolg hebben, en dat plan haalde het daarom niet. Een blik op Topotijdreis 1961 laat inderdaad het onhandige van die route zien.



In blauw de landroutes naar en van de brug, zie de beschrijving op de vorige bladzijde. De groene lijn geeft het aanvankelijke plan aan om door Gorinchem te rijden. Geprojecteerd op de kaart Topotijdreis 1961.

Hoe zo'n actie precies werkt, blijkt uit de bronnen niet specifiek voor de locatie van dit artikel. Maar enkele militaire voorschriften uit de betreffende periode geven wel een inkijkje van wat erbij komt kijken om een drijvende brug te realiseren<sup>7</sup>. Zoals gezegd geen specifieke informatie; van de uit de voorschriften gebruikte afbeeldingen kan dan ook niet met zekerheid worden gezegd dat ze precies de juiste situatie weergeven.

De voordelen van de Baileybrug beschreven we al. De genisten werken in verschillende ploegen met verschillende taken. Hoe lang ze

<sup>7</sup> Rob de Rooij, oudste neef van uw auteur, was begin jaren zestig van de vorige eeuw dienstplichtig sergeant bij 462 Pontonniersbataljon en was gelegerd in Keizersveer. Uit zijn nalatenschap kreeg uw redacteur een aantal van de gebruikte voorschriften. Rob is helaas veel te jong overleden.

bezig zijn, is afhankelijk van het type brug. Er zijn er met meerdere verdiepingen; voor "onze" brug gaan we gemakshalve uit van een exemplaar van één verdieping.

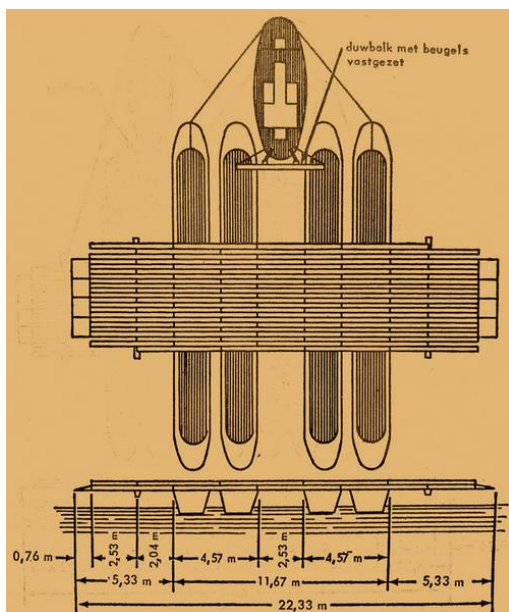


112 Pontonniersbataljon legt een KL 70 Baileybrug op drijvers inde Bergse Maas; november 1954 (Bron: beeldbank NIMH).



Exemplaar van een Baileybrug bij het Pegasusmuseum in Normandië, juli 2009.

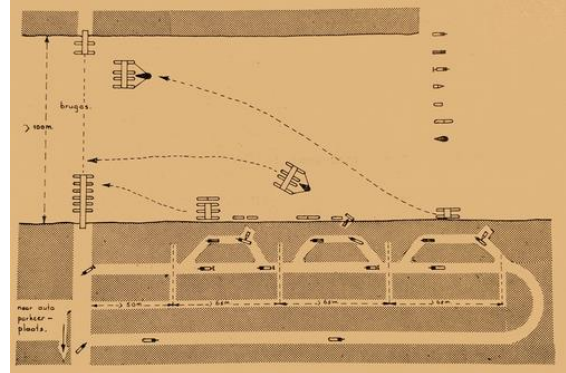
Exemplaren met meerdere verdiepingen zijn waarschijnlijk niet drijvend gebruikt, maar alleen met vaste ondersteuning. Het zal wel wat tijd kosten, want we gaven al aan de brug uit veertien drijvende delen bestaat. Voor verschillende soorten bruggen, bestaan verschillende soorten pontons. Het ligt voor de hand dat de zwaarste daarvan wordt gebruikt voor Baileypontonbruggen. En dat is de dekliggerbrug M4, een Amerikaans model van aluminium dat veel is gebruikt tijdens de Tweede Wereldoorlog en de oorlog in Korea. Een half-ponton heeft aan een kant een boeg en aan de andere kant een vlakke zijde, spiegel genoemd. Door twee half-pontons met de spiegel te koppelen, ontstaat een ponton. Voor een drijvend deel van 23 m zijn vier pontons en een duwbak nodig<sup>8</sup>. Met veertien van die delen, komen we dan in het totaal op 56 pontons – 112 half-pontons.



Genietechnische gegevens

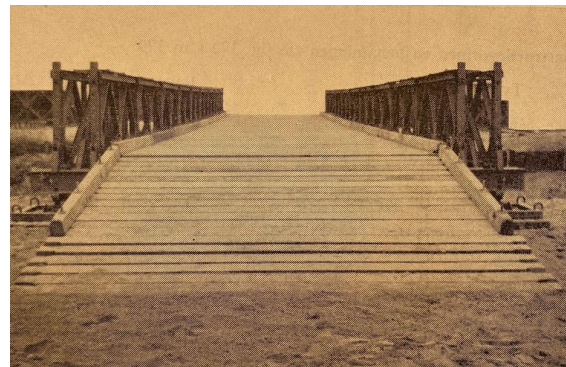
<sup>8</sup> Verzameling van genietechnische gegevens, bladzijde 4-158.

Korte pontonbruggen worden direct achter elkaar in de brugas aangelegd. Langere bruggen, en daarvan is bij de Boven-Merwede met zekerheid sprake, worden per deel op een bouwplaats gemonteerd, en dan over de rivier gesleept naar de uiteindelijke plek.



Handboek Geniesoldaat

Uit de bronnen blijkt, dat de varende delen van de brug een plek krijgen in de haven van Sleeuwijk. Het lijkt dan logisch dat de veertien delen maar één keer zijn gemonteerd, en als geheel in de haven worden aangemeerd. Bij brugslag kunnen zij dus al als veertien complete delen tussen de beide oevers worden gesleept, en dat scheelt uiteraard een hoop tijd!

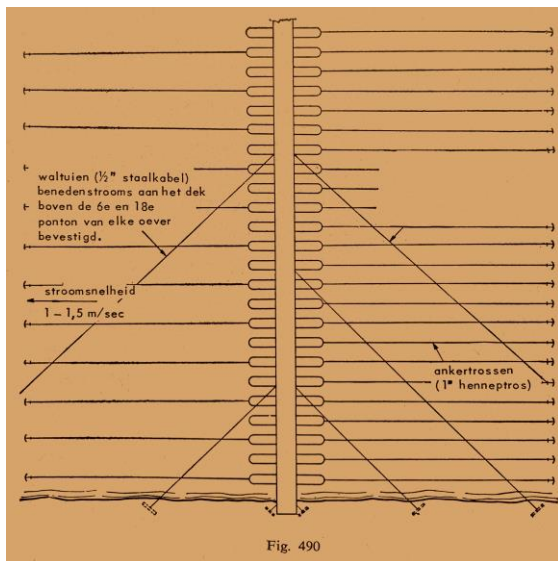


Handboek Geniesoldaat

Nu ligt de brug er dan. Maar het mag duidelijk zijn dat er meer moet gebeuren om hem op zijn plek te houden. De krachten van de wind maar vooral van de waterstroming zijn enorm. Daarom moet de brug verankerd worden. Voor de genisten bestaan er mooie formules om beide vormen van druk te berekenen. Daar gaan we hier niet verder op in, want dan zal de gemiddelde lezer ongetwijfeld afhaken... Maar we gaan wel in op de verdere uitvoering. Tussen beide oevers wordt een hangkabel gespannen. Met vanglijnen worden de brugdelen daaraan gekoppeld. Als de rivierbodem het toelaat, wordt geen hangkabel gebruikt maar worden de boten



vastgelegd met rivierankers, die ieder zijn voorzien van een ankerboei. Bij smalle rivieren is een optie om de brug te verankeren door middel van waltuien. Geen ankers in de rivierbodem dus, maar verbinding met de wal. Alleen is de Boven-Merwede geen smalle rivier maar een brede. In geval van zo'n brede rivier worden waltuien wel gebruikt, maar dan als hulpverankering. Voor die oeververankering kennen de genisten uiteraard provisorische middelen. Maar omdat het bij "onze" brug vooraf bekend is waar hij komt te liggen, kan het best dat ook al vooraf vaste verankeringspunten zijn aangelegd.



Verankeringschema (Handboek Geniesoldaat).

We hebben die alleen niet kunnen ontdekken, dus zeker is dat niet. Als ze er zijn, moeten ze ten oosten van de bruglocatie liggen, want de rivier stroomt naar het westen.

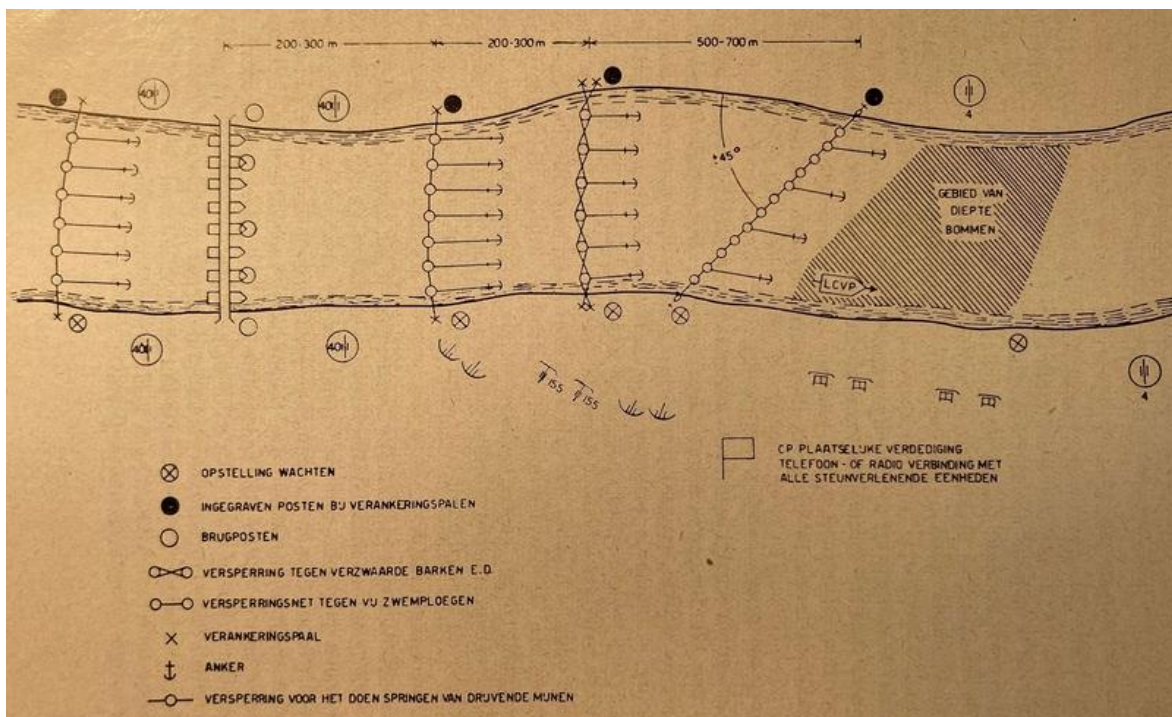


Dekliggerbrug M4 (Rivierovergangen).

### Omgevingsverdediging

Met het voorgaande hebben we dan een werkende rivierovergang. In optimale vorm gaat zo'n constructie verder dan de overgang alleen. Het is mogelijk dat de vijand de overgang belaagt door middel van mijnen of boten. Om daartegen weerstand te bieden, kan vooral stroomopwaarts nog van alles worden gedaan in de vorm van versperringen.

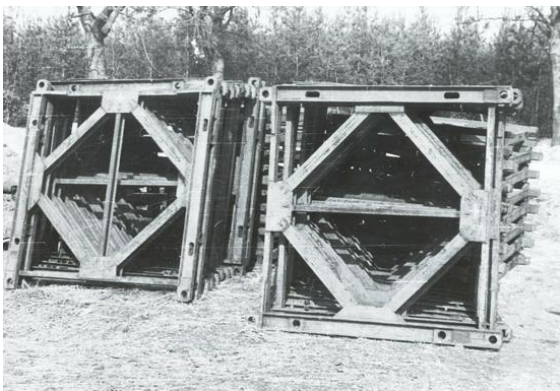
Daarnaast kan nog nabijverdediging worden ingericht tegen grondaanvallen. En kan luchtdoelartillerie worden opgesteld tegen luchtaanvallen. Of zoiets ter plekke aan de Boven-Merwede optimaal is voorbereid, is onbekend.



Rivierovergangen.

### Wie zorgde voor de bouw?

De genie, onderdeel van de Koninklijke Landmacht, is het onderdeel dat verantwoordelijk is voor het slaan van overbruggingen. Grote bruggen en pontons bouwen in oorlogstijd, hoort in de jaren vijftig van de vorige eeuw tot het takenpakket van 112 Pontonniersbataljon van de Genie, en van soortgelijke mobilisabele eenheden. Het ligt dus voor de hand dat dit onderdeel ook verantwoordelijk is voor het slaan van de brugverbinding tussen Gorinchem en Sleenwijk. Het is daarvoor ook gunstig gelegen, namelijk op de Pontonnierskazerne in het iets zuidelijker gelegen Keizersveer<sup>9</sup>. Veel brugslagmateriaal is beschikbaar voor die taak, en dat ligt opgeslagen in een nieuw bruggenpark in Hendrik-Ido-Ambacht.



Brugslagmateriaal in 1946 (Beeldbank NIMH).

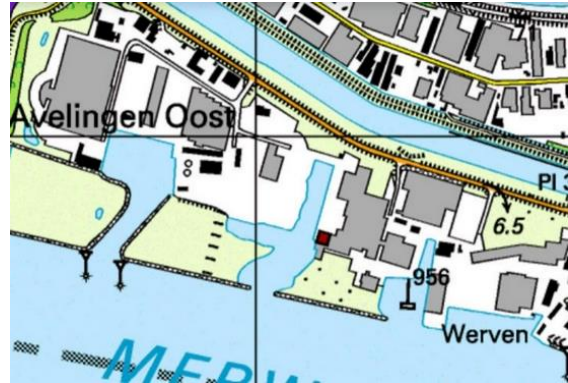
### Pontonbrug overbodig geworden?

De operationele tijd van de brug duurt niet heel lang. Intussen wordt er gebouwd aan de Merwedeburg, iets meer stroomafwaarts naar het westen. Die brug is bedoeld om het verkeer van de A27 heen en weer te brengen. De Merwedeburg wordt op 15 maart 1961 officieel in gebruik genomen. Daarmee lijkt het nut van de militaire brug te vervallen. De militairen zijn het daarmee echter niet onverdeeld eens! Het is nog steeds Koude Oorlog. En stel het wordt een echte oorlog en de vijand vernielt de Merwedeburg? Dan is het handig als de noodbrug ernaast nog gewoon kan worden gebruikt! Maar de militairen krijgen hun zin niet.

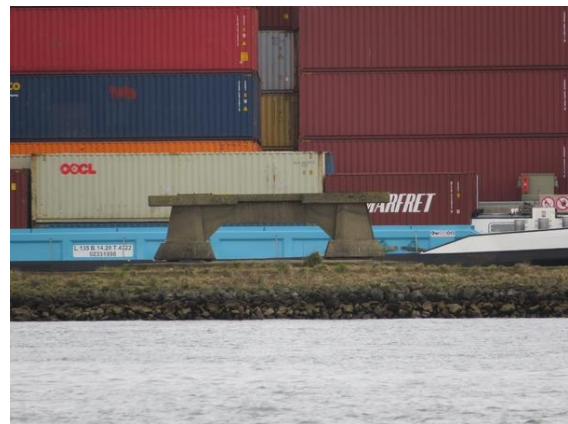
### Nieuw gebruik van de noordoever

Op de noordoever mag het terrein voor andere ontwikkelingen worden gebruikt. En als de kaart van 1959 klopt en er acht pijlers waren, dan verdwijnen er al snel drie om plek

te bieden aan meer industrie. De vijf zuidelijkste ervan blijven echter nog jaren staan. Die zijn alsnog zo'n tien jaar geleden verdwenen. En geeneens om plek te bieden aan meer industrie, maar om ruimte te geven aan de rivier! Eén behoudt men er als herinnering aan het verleden. Wel iets verplaatst, staat hij op een nieuw aangelegde landtong die in oost-westelijke richting langs Avelingen loopt.



Boven: op de topografische kaart van 2003 zijn nog vijf pijlers zichtbaar (Topotijdreis).  
Onder: de enige resterende, verplaatste pijler op de langtong bij de noordoever.



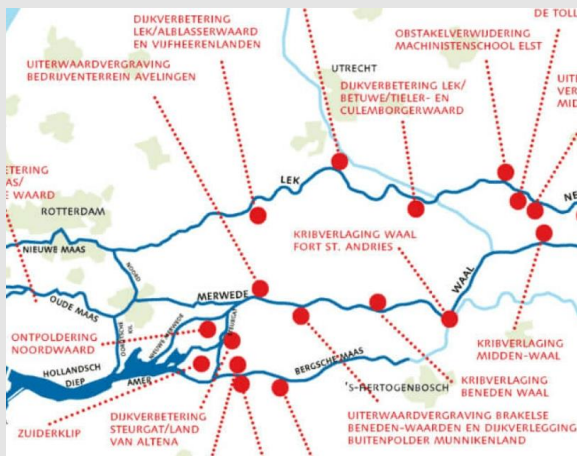
Mobilisatieloods op Fort Altena, foto van maart 2023.

<sup>9</sup> De in een eerdere voetnoot genoemde neef van uw auteur diende in 462 Pontonniersbataljon, de opvolger van 112 bataljon. De Pontonnierskazerne werd in 1952 in gebruik genomen en raakte in 1995 buiten militair gebruik. Alle gebouwen zijn verdwenen.

Onderdelen van de Baileybrug worden bewaard in de mobilisatieloodsen op Fort Altena, geven we eerder al aan. Ze hebben daar waarschijnlijk nog jaren gelegen, en zijn later waarschijnlijk teruggebracht naar de Pontonnierskazerne in Keizersveer.

### Ruimte voor de Rivier

De klimaatverandering is heden te dage een belangrijk aandachtspunt voor de hele wereld. Aandacht ervoor is echter niet van de laatste tijd. In de jaren negentig van de vorige eeuw zijn er in ons land hoge waterstanden door aanvoer van regen- en smeltwater. Rivierdijken zijn niet overal sterk genoeg om weerstand te bieden; grote overstromingen zijn dan ook het gevolg. Met veel evacuaties van mens en vee, en veel schade.



Daarna worden dijken versterkt, maar wordt ook ruimer naar de dreiging gekeken. Zo komen er plannen om de grote hoeveelheden water meer ruimte te geven. Een programma wordt in 2000 ontwikkeld met de naam *Ruimte voor de Rivier*. Veel aanpassingen komen er bijvoorbeeld in de uiterwaarden, waardoor het water meer plek krijgt zonder de dijken in gevaar te brengen. Een voorbeeld hiervan zien we in de Avelingen bij Gorinchem.

Meer weten? Zie

<https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/bescherming-tegen-het-water/maatregelen-om-overstromingen-te-voorkomen/ruimte-voor-de-rivieren>

### Bescherming

We gaven al aan dat het niet logisch lijkt dat er in Nederland maar één noodbrug is gepland. De Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed heeft wel aangegeven dat de constructie van Sleswijk-Gorinchem enig in zijn soort is en verder dus nergens in Nederland voorkomt. Ter plekke zijn dan ook de eerste stappen gezet om tot bescherming te komen. Van de aanstaande verbreding van de A27 is al aangegeven dat die geen gevaar zal opleveren voor de restanten. Maar zorgt het meer ruimte geven aan de rivier wellicht nog voor bedreiging? Gunstig is wel dat de

gemeente Altena heeft aangegeven de bijzondere cultuurhistorische waarden van de restanten te erkennen. Dat is in ieder geval een stap in de goede richting!



In 2017 zijn vijf pijlers op de noordoever nog aanwezig; zie boven. Onder zien we de pijlers op de zuidoever in 2011, alsmede het betonnen steunpunt in het water (Bron: Topotijdreis.nl).



Nogmaals de brug bij het Pegasusmuseum.

### Bronnenopgave

- *250 Jaar Genietroepen 1748-1998*. Martin Elands e.a., Sdu Uitgevers – Den Haag 1998.
- *Handboek voor de geniesoldaat*. Voorschrift 2-1350-E1, Departement van Defensie 1963.
- *De Natobrug en andere militaire bruggen bij Gorinchem*. A.J. Busch in: Saillant 4-2011, Stichting Menno van Coehoorn.
- *Rivierovergangen*. Voorschrift 1385, Ministerie van Oorlog 1954.
- *Verzameling van genie-technische gegevens*. Voorschrift 5-1, Departement van Defensie 1960.

- <http://www.wilhelminasluisandel.nl/Historie-Regio/Natobrug-Sleeuwijk/> Deze bron bevat meerdere krantenartikelen.
- <https://www.stevenvandergeest.com/2020/12/29/koude-oorlog-nato-brug/>
- <https://www.jeoudekazernenu.nl/kazernes-m-r/pontoniers/x-pontoniers.html>

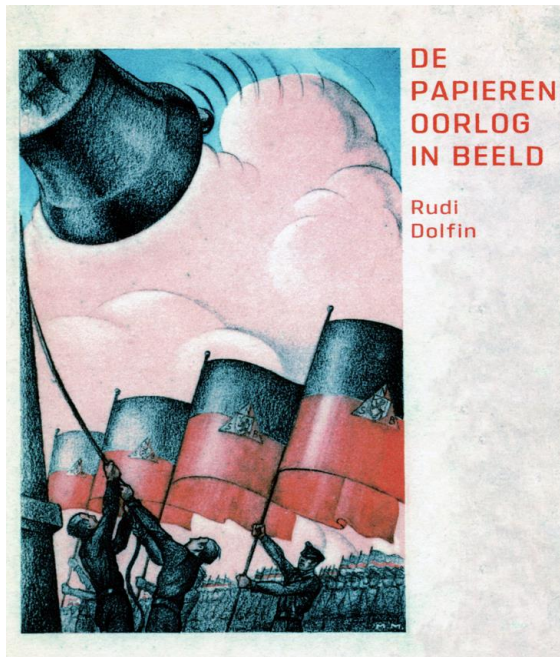


Boven: het betonnen steunpunt in het water aan de zuidoever. De verplaatste laatste pijler van de noordoever is net te zien boven het woord 'in' van de tekst op het blok, net voor een witte container. Onder: de meest noordelijke pijler op de zuidoever. Het blok van de foto hierboven is rechts midden net te zien.



### Propagandakaarten

Onze lezer Aad Neeven heeft samen met een collega een boekenantiquariaat en hij verzorgde eerder enkele artikelen voor de Koerier. Ze geven ook af en toe zelf boeken uit. De laatste uitgave betreft een onderwerp waarover niet veel is gepubliceerd, maar dat wel boeiend is voor de geïnteresseerde in de Tweede Wereldoorlog.



Het boek heet *De Papieren Oorlog in Beeld*, en is geschreven door Rudi Dolfin. De auteur is al langer geïnteresseerd in oorlogspropaganda. Voor het maandblad *Terugblik* van de Documentatiegroep '40 - '45 schreef hij een paar jaar geleden een artikelenreeks over propagandakaarten uit de Tweede Wereldoorlog. De reeks ging vooral over voorbeelden van de As-mogendheden. Het onderwerp is groot en nieuwe informatie kwam boven. Dat bracht auteur ertoe er een boek aan te wijden. Het beschrijft achtergronden en geschiedenis van propagandakaarten in de Tweede Wereldoorlog. De nadruk ligt daarbij op in Nederland geproduceerde en gepubliceerde exemplaren. Veel kaarten werden uitgegeven door de Duitsers en hun Nederlandse fans. Auteur onderzoekt of ook het verzet tijdens de bezetting propagandakaarten heeft uitgegeven, al dan niet in samenwerking met de Nederlanders in Londen. Uit het boek blijkt dat dit inderdaad is gebeurd. Uitgegeven in Londen werd de serie "Uittocht der edel Germanen". Meer weten of het boek bestellen? Neem dan contact op met Aad Neeven [aviationwarbooks@yahoo.com](mailto:aviationwarbooks@yahoo.com). Links tonen we het titelblad van het boek; hieronder een voorbeeld van een propagandakaart uit Nederland. We zien een Nederlandse eenheid die bedoeld is voor de strijd aan het Oostfront.

