

# VIJFHONDERDZEVENTIG MONDEN VOEDEN

Bij het transport bataljon eten ze driemaal per dag. Iets normaal? Ja, omdat dit de dag ervoor ook gebeurde. Nee, omdat je leeft en werkt in een oorlogsgebied. Hoe dan ook, er wordt bergen werk verzet om door de frontlinies heen levensmiddelen aan te voeren. En het lukt nog steeds.

Op elke dinsdag rijden twee vrachtwagens van het transportbataljon naar het VN-hoofdkwartier van Bosnië-Herzegovina (BH-Command) in Kiseljak om van daaruit, met het zogenaamde 'Deens konvooi', naar Split af te dalen. Op elke donderdag gaat de kolonne met volle lading weer naar 'boven'. Over geitenpaden en door verschillende frontlinies heen. Dit wekelijkse konvooi wordt het Klasse I-konvooi (klasse I is de militaire term voor voedsel) of, door de chauffeurs zelf, het Deens Konvooi genoemd. Dit laatste lijkt een vreemde benaming te zijn. Er zijn veel nationaliteiten in de kolonne te vinden; op het eerste gezicht lijkt het niet echt Deens. De naam is dan ook aan een andere reden te danken. Ten eerste omdat het hoofdkwartier onder verantwoordelijkheid staat van de Denen en, ten tweede, omdat de voedselleveranties aan het transportbataljon en BH-Command afkomstig zijn van een Deens grootwinkelbedrijf.

## Korreltje zout

Voor de Nederlanders in Kiseljak rijden drie wagens, voor die van het transportbataljon twee; een trekker-oplegger met een container voor koelwaar en een viertonner voor de rest. Om de 570 monden te voeden die



het transportbataljon rijk is, worden wekelijks voor ongeveer 70.000 gulden aan bestellingen geplaatst. Hiervoor worden

## ETEN IN BUSOVACA LIJKT ZO GEWOON, TE GEWOON

twaalf pallets houdbare goederen (zoals rantsoenen) en vier pallets vriesgoederen (ijs en vlees) geleverd. Komt het onderhoud van een Nederlander of Belg neer op iets meer dan 15 gulden per dag? Volgens Kapitein Hans van der Sanden, commandant Bevoloton, moet het totaalbedrag met een korreltje zout worden genomen. Zo is een niet gering deel van dat bedrag al nodig om het transport te betalen van Denemarken naar Split. Die kosten worden vervolgens verdeeld tussen het bataljon en BH command. En in die bestellingen zit volgens Van der Sanden weinig luxe. "Alleen op zondag proberen we onze mensen wat te verwennen. Eén keer is bij ons wat kaviaar doorgeslipt die naar BH-Command moest. Ik heb het er onmiddellijk uitgehaald. Kaviaar is geen voeding, dat is een symbool.

## Gevechtsrantsoenen

De voeding wordt zeer kritisch bekeken op 'vitamientjes en mineralen'. Verantwoordelijk hiervoor zijn de kok-menagemeesters waarvan elke transportcompagnie er één rijk is. Vier weken van te voren maken zij een gezamenlijke bestelling op die vervolgens wordt goedgekeurd door de 'Foodoffice' in Zagreb. Dat bureau is verantwoordelijk voor regeltjes zoals verplichting dat minstens één maal er gevechtsrantsoenen moeten worden gegeten. "Omdat de koks toch één maal in de week een dag kwijt zijn aan het inrichten van de vriezer en de koeling, combineren we die dag met de rantsoenverplichting", zegt Van der Sanden. "Omdat de koks de nieuw aan-

geleverde goederen op vrijdag verwerken, eten we op die dag blikken Struik."

## Zonnen en waterskiën

De aanvoer van Klasse I goederen is niet eenvoudig. De ene keer zijn er bureaucratistische hindernissen (zoals nieuwe vereiste formulieren) voor het passeren van de Kroatische-Bosnische grens, dan weer zijn er veiligheidsredenen waarom een konvooi niet verder kan rijden. Edwin Kechaf, één van de chauffeurs die veel van en naar Split rijdt, heeft gemeente gevoelens over de vertragingen. "Eén maal waren we zo laat dat we in het pikkedonker door de gevaarlijke plaats Gorni Vakuf moesten rijden om bij het veilige Britse Bataljon te kunnen overnachten.", zegt hij. "Ik en mijn maatje Erik Klopping waren nog maar tien minuten daar of de hel brak los. Mochten we gelijk met de Britten de bunkers in." Voor de chauffeurs blijken vertragingen ook prettige kanten te hebben. Als begin oktober de pont defect is, kunnen de goederen van het Deense bedrijf niet worden overgebracht naar Split. Voor de chauffeurs die daar op de kade wachten, blijft niets anders over dan nog langer wachten op de komst van Klasse I. En Waarom daarvan niet profiteren? "Tien dagen lang heb ik aan de Adriatische kust kunnen zonnen en waterskiën", zegt Kechaf dan ook. Zijn enthousiasme is begrijpelijk, maar omdat de aanvoer wekelijks binnenkomt, staan na die periode twee ladingen op de kade. En dat valt minder prettig uit voor de goederen. Sommigen zijn beperkt houdbaar en het bataljon heeft te weinig transportcapaciteit om de vriesgoederen 'boven' te krijgen. En eenmaal in Busovaca, blijkt regelmatig dat een deel weer kan worden weggegooid. Levensmiddelen zijn verder niet altijd even goed bestand tegen de geitenpaden en de hoge zomerse temperaturen. Zowel Van der Sanden als Kechaf hebben hun bedenkingen bij het moeten weggooien van eten. "Je rijdt dagelijks met volgeladen containers door hongerige delen van Bosnië", zegt Kechaf. "En dan is het best raar dat je elke dag je hagelslag en pindakaas op tafel hebt staan."