

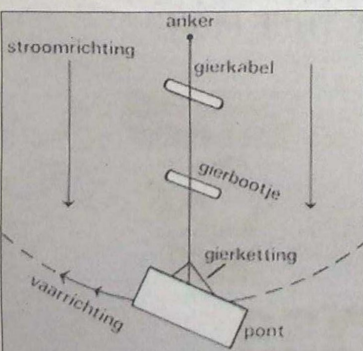


De Culemborgse gierpont, met op de achtergrond het veerhuis van veerbaas Mason

# Lek werd massagraf in kerstnacht 1944

CULEMBORG - In de gedenkwaardige kerstnacht van 1944 waaide het niet alleen, maar het was die nacht zo koud dat iedere ademtocht een dikke streep mist trok. Vier Duitse militairen bevonden zich in een trekker, met een stuk luchtafweergeschut in een sleep. Hun onderdeel was op weg van Utrecht in de richting van Vught i.v.m. de Duitse poging om via de Bommelerwaard en het Land van Altena in de richting van Antwerpen door te stoten. De Culemborgse spoorbrug was niet erg betrouwbaar, maar de gierpont bood uitkomst. In het Tiels Regionaal Archief stuitte Beuschicher Richard van de Velde op een onbekend gebleven ramp.

Het Ardennenoffensief in de late herfst van 1944 was weliswaar nog altijd niet in het nadeel van de aanvallende Duitsers omgeslagen, maar de Geallieerden zaten al diep in Zuid-Nederland. Daarom moesten zoveel mogelijk Duitse troepen hier naartoe worden gebracht. Niet langs Nijmegen of Venlo, maar over Culemborg, waar in elk geval nog een pont lag voor het geval de gehavende spoorbrug het zou begeven. Een Duitse officier had tot taak om in die kerstnacht van 1944 een kleine divisie manschappen van de Utrechtse kant van de Lek naar de Culemborgse over te brengen. Het krioelde om middernacht letterlijk van de soldaten. Voor Culemborgse informanten was het wel duidelijk: dit was het bewijs er bijzondere dingen stonden te gebeuren. Er moest diep in het zuiden wel een erg dringende behoefte aan militairen en materieel zijn dat de Duitsers deze nacht hadden uitgekozen voor een troepenverplaatsing van deze omvang.



Tekening: [www.natuurkunde.nl](http://www.natuurkunde.nl)

Elke nacht moest er een Duitse schildwacht wachtlopen aan de boorden van de Lek, aan het oude veer van Culemborg. Niemand mocht ongehinderd met de gierpont de Lek overvaren. Niemand? Nou ja, uitgezonderd het vaste pontpersoneel, dat niet gemist kon worden, zolang de Duitsers niet zelf hadden uitgevonden hoe zij de pont zonder dodelijk

Utrechtse kant konden 'gieren'. Een gierpont is nl. met een gierkabel (de zgn. reep) bevestigd aan een punt op de bodem in het midden van de rivier. Door het schip schuin tegen de stroming te draaien, zal de boot langzaam de overkant bereiken. De lengte van de reep is o.a. afhankelijk van de breedte van de rivier.

Omdat het ankerpunt en de pont op enige afstand van elkaar zijn, wordt de verbindingskabel met één of meerdere kleine bootjes ter grootte van een roeiboot, boven water gehouden. De voorschriften die de Duitsers bij het passeren van de Lek hadden op te volgen, waren nauwgezet. Er was een grens voor de maximale tonnage en de ervaren pontbaas Mason kon zelfstandig beslissen wat wel en niet toelaatbaar was. Als het pontpersoneel de hand opstak, omdat een extra wagen de maximum van het toelaatbare gewicht zou overschrijden, dan namen de meeste Duitsers dat serieus. In uitzonderlijke gevallen moest de schildwacht als lid van de 'übersetzstab' wel eens bemiddelen. Zoals gebruikelijk bepaalde deze nacht de dienstdoende veerman bij iedere overtocht het aantal voertuigen en manschappen. Die maatregel werd, hoe verward de situatie ook mag zijn geweest, tamelijk goed opgevolgd. Totdat de dienstdoende Duitse commandant echter genoeg begon te krijgen van het langzame laden, het trage overvaren en het gekruip en gekrioel bij het ontladen. „Die pont duurt me veel te lang”, verkondigde hij boos aan zijn stafofficieren. „We nemen de spoorbrug!” Zo gezegd, zo gedaan, maar het eerste transport over de spoorbrug werd echter meteen aangeregen door een toevallig passerende trein. De ravage was enorm en de troepencommandant koos eieren voor zijn geld en besliste om toch maar weer 'de weg over het water' te nemen. De spanning was het pontpersoneel deze nacht van het gezicht te lezen. Zo'n heksenketel bij zoveel kou, zo hoog water en in zo'n stikdonkere nacht had men nog nooit meegemaakt. Uiterste oplettendheid was geboden. De gierpont was verbonden aan een kabel, de zgn. reep. Als de pont 'van de reep' zou slaan, dan raakte de pont op drift en was het leed niet te overzien. Dan was het lot van de mensen, die

noodgedwongen hun werk moesten blijven doen, voor altijd bezegeld, want dan hielden de Duitsers hen voor saboteurs, met alle gevolgen van dien.

Het snelstromende water deed het ergste vrezen voor de gierpont. Maar wat de mannen de hele nacht verwacht hadden gebeurde niet. De reep hield volledig stand, tegen alle ervaring en beter weten in. De reep wel, maar de kabel waarmee de pont aan de Utrechtse kant was vastgelegd niet... Die kabel werd ook in die tijd al nauwkeurig geïnspecteerd en zij zou het zonder twijfel gehouden hebben, als niet de commanderende officier, tegen beter weten in, tot het besluit was gekomen, dat hij en hij alleen het voor het zeggen had, te land én te water. De Duitse schildwacht aan de Culemborgse kant werd nergens bij betrokken. Het zou waarschijnlijk ook weinig effect hebben gehad om zijn bemiddeling te vragen, want in het Duitse leger zo goed als in andere vaak ook niet-militaire organisaties telt men legio bazen-boven-bazen. Bovendien had de officier duidelijk geen uitstel duldende orders.

Het advies van het pontpersoneel, om het vaartuig toch vooral niet te overladen, werd woedend weggeveegd. Die ene loodzware twintigtonner moest compleet met aanhangen ook nog mee. Protesteren hielp niets. Die vrachtwagen kon niet nog eens één pont wachten of een afzonderlijke overtocht maken. Het pontpersoneel was de radeloosheid nabij en voelde dat er een ramp stond te gebeuren. Maar zij hadden geen idee van haar omvang, omdat zij niets anders zagen dan een trekker met kanon en één legertruck die aan alle kanten was dichtgebonden met zeildoek.

Vlak voor het logge gevaarte de neus op de pont richtte, had de pontbemanning nog haastig de kabel waarmee de pont aan de wal vastzat, vastgesjord. De mannen stonden bij de lier toen de ramp zich voltrok. De onvoorstelbaar grote vracht, die met de voorwielen de pont diep in het water deed duiken, bleek de spankracht van de kabel vele malen te overtreffen. Met een oorverdovende knal barstte het ding in twee stukken uitelkaar. Meteen gleed de pont van de oever bliksemsnel het onstuimige Lekwater in. De grote, moeilijke manoeuvreerbare legertruck stond er nog niet eens half op en gleed plotseling achteruit van de pont af, zo

de donkere, diepe rivier in. Een klein ogenblik was er niets anders dan het huilen van de wind. Toen barstte een onmenselijk gegil en geschreeuw los uit het inwendige van de twee wagens. De pontbemanning greep meteen in. Zij sprong in de altijd naast de pont meevarende roeiboot en greep links en rechts in het merg en been doordringende ijsskoude rivierwater naar overal rondrijvende soldatenuniformen.

## Tieners

De zware bepakkings en de kou kostte veel Duitse militairen het leven. Maar de moedige pontbemanning slaagden er, met uiterste krachtsinspanning, toch nog in drie soldaten uit het water in hun roeiboot te krijgen. Vier jonge soldaten, overwegend tieners, die achter in de trekker en truck lagen te slapen, verdrinken echter. Zij werden begraven op de nieuwe Nederlands Hervormde begraafplaats aan de Achterweg in Culemborg. In 1955 werden hun stoffelijke resten herbegraven op het immense Duitse oorlogskerkhof in Ysselsteyn. Maar hun namen worden niet vergeten.

Wilhelm van Hülsen, radio-operateur bij de Staf van het parachutisten regiment. Geboren op 15 april 1927 te Hamborn (stadsdeel van Duisburg). Zijn ouders waren Wilhelm van Hülsen en Maria Zimmermann, die trouwden in 1922.

Johann Scheuerlein, korporaal bij het parachutisten regiment. Geboren op 18 mei 1925 te Wassermungenau (nabij Neurenberg). Hij bezat o.a. een portemonnee met Frans geld. Engelbert Wachtberger, korporaal 1e klas bij het parachutisten regiment. Geboren op 19 september 1922 te Eppenberg (Eifel).

Otto Ruschitzka, soldaat luchtafweer. Geboren op 7 juli 1927 te Ybbs an der Donau (Noord-Oostenrijk). Zijn stoffelijk overschot werd pas op 25 april 1945 nabij de spoorbrug aan de Schalwijkse kant geborgen. Hierop werden nog een horloge, soldatenboekje en verschillende foto's aangetroffen.

Mocht u nog over aanvullende informatie beschikken, dan kunt u contact opnemen met Richard van de Velde, telnr. 0345-502583 of via zijn website [www.oorlogslachtoffersculemborg.nl](http://www.oorlogslachtoffersculemborg.nl)

Foto's grafkruisen: [www.findagrave.com](http://www.findagrave.com)

