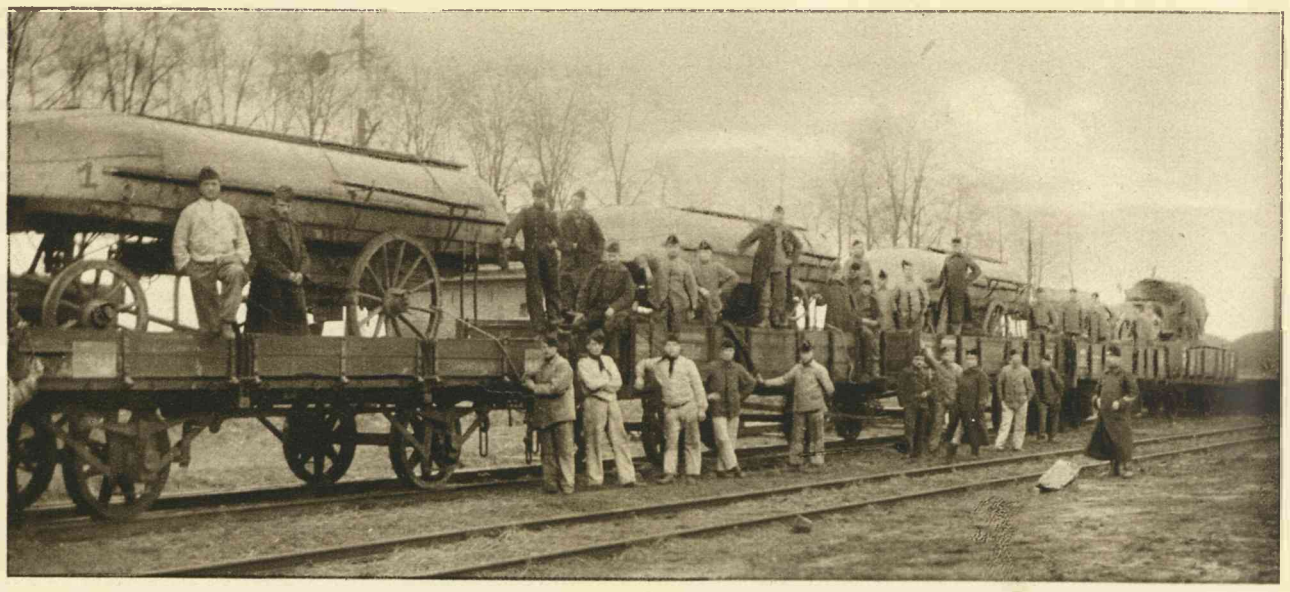
DE SPOORWEGEN EN DE OORLOG

Van hoeveel belang de spoorwegen voor de oorlogvoering van een land zijn, heeft door de tegenwoordige worsteling weer hernieuwde beteekenis gekregen.

Dit begint al bij de mobilisatie, tijdens welke ze dienen om de militieplichtigen, die met groot-verlof zijn, snel van hun haardsteden naar hun plaatsen van opkomst te vervoeren.

Dat dit vervoer in tijd van vrede grondig voorbereid moet zijn, spreekt vanzelf, want anders zou er een grenzenlooze verwarring ontstaan. Door de aanstelling van militaire stations-commandanten wordt de goede regeling natuurlijk nog bevorderd, omdat deze aangewezen zijn om de militie met raad en daad terzijde te staan. Dat deze tak van dienst bij ons in tijd van vrede behoorlijk onder de oogen was gezien en alles minitieus was geregeld, daarvan heeft ieder zich de eerste dagen van Augustus 1914 kunnen overtuigen. Van zenuwachtige opwinding geen spoor. Alles ging even kalm en bezadigd, alsof men zich in vollen vredestoestand bevond en mobiliseeren dagelijksch werk was. Trouwens daarvoor is het legerbestuur dan ook welverdiende hulde gebracht.



HET MATERIEEL IS GELADEN



HET LOSSEN VAN HET MATERIEEL.

Toch niet slechts bij de mobilisatie, ook bij de concentratie zijn spoorwegen broodnoodig. Onder concentreeren wordt verstaan het samentrekken der gemobiliseerde troepen op zoodanige punten, waar ze met het oog op den oorlogstoestand het voordeeligst tot de eigenlijke krijgsoperaties kunnen overgaan. Zoo concentreerde Duitschland de hoofdmacht van zijn leger aan de westgrens van zijn rijk om door België heen Frankrijk beslissend te slaan. Een kleiner gedeelte werd aan de oostgrens verzameld om voorloopig tegen Rusland een defensieve houding aan te nemen. Dat Duitschland zoo snel gemobiliseerd en geconcentreerd was, heeft het, naast zijn uitstekende voorbereiding in tijd van vrede, aan zijn wel-geordend spoorwegnet te danken, bij welks aanleg men dan ook in de eerste plaats met de militaire belangen rekening hield.

Maar ook voor de operaties zelve, zijn spoorwegen van het uiterste belang, zelfs onmisbaar. Hoe zou zoo'n millioenenleger verpleegd kunnen worden, wanneer treinen niet het benoodigde aanvoerden? Waarom rolt de Russische stoomwals telkens terug? Immers, omdat ze in Polen niet over het ijzeren monster beschikken en de Duitschers in Oost-Pruisen wel.

Hoe zouden de zieken en gewonden van een leger het moeten stellen, wanneer het niet mogelijk bleek hen met de spoorwegen snel naar het achterland te transporteeren?

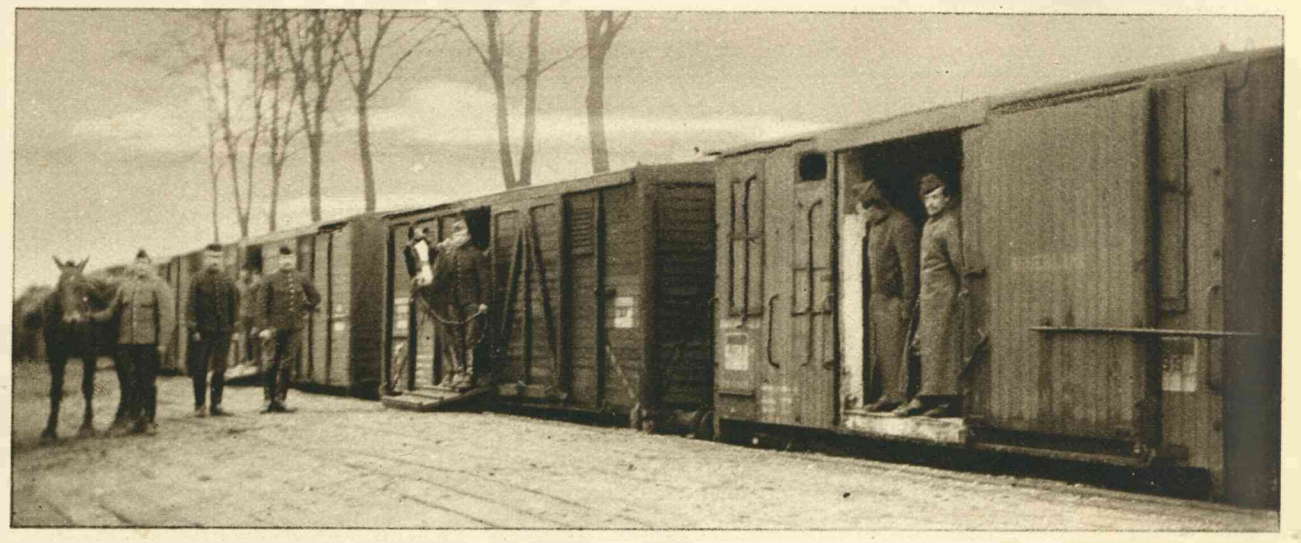
Er werd reeds op gewezen, dat voor de eigenlijke operaties van den opperbevelhebber de spoorwegen van groote waarde zijn. Hij doet er om zoo te zeggen wonderen mee en we denken hierbij onwillekeurig aan von Hindenburg, die er telkens in slaagt, dank zij een dicht net van spoorlijnen, den Russen geduchte slagen toe te brengen. Het ware veldheersgenie weet telkens tegenover de zwakke punten der vijandelijke stelling een overmacht van troepen te verzamelen, ook al moet hij daarvoor een ander deel van het front tijdelijk verzwakken. Bij deze zetten komen hem de spoorwegen uitstekend te stade, want zij stellen hem in staat snel troepen aan een front te onttrekken en dit op een ander in te zetten, waar hij met overmacht van krachten wil optreden. Of wel zij helpen hem troepen naar een bedreigd punt te zenden, zoodat hij daar den aanval van sterkere vijandelijke colonnes kan weerstaan. Maakt men dus van spoorwegen gebruik, dan staat snelheid op den voorgrond. Dan moet elke minuut tijdverlies geweerd worden. Derhalve dient de troep uitstekend geoefend te wezen in het laden en lossen van treinen. Voor het personeel is dit betrekkelijk eenvoudig, maar met paarden en materieel is dit een ander geval.

Ook ons legerbestuur is doordrongen van het groote belang, dat het leger niet het minst in dit opzicht paraat moet zijn. Pas nog heeft het op het nut van zulke oefeningen gewezen en bijgaande foto's zijn tijdens een dergelijke laad- en losmanoeuvre genomen.

De paarden worden als regel met zijn zessen in gesloten goederenwagens vervoerd. Ze staan evenwijdig aan de rails, drie aan drie naast elkaar, met de hoofden naar elkaar toe.

Gewoonlijk laden ze heel gewillig, als de geleider maar niet naar hen ziet en vol vertrouwen, dat het wel zal lukken, de laadbrug opstapt. Hoe sneller de paarden achter elkaar volgen, hoe beter het gaat. Zijn er drie in, dan wordt een boom voor hun borst gehangen en vervolgens komen de drie andere. Dan worden ze aan de boomen vastgemaakt en om het wat huiselijker voor hen te maken, worden de zware ijzeren stangen en gebitten uit de monden genomen.

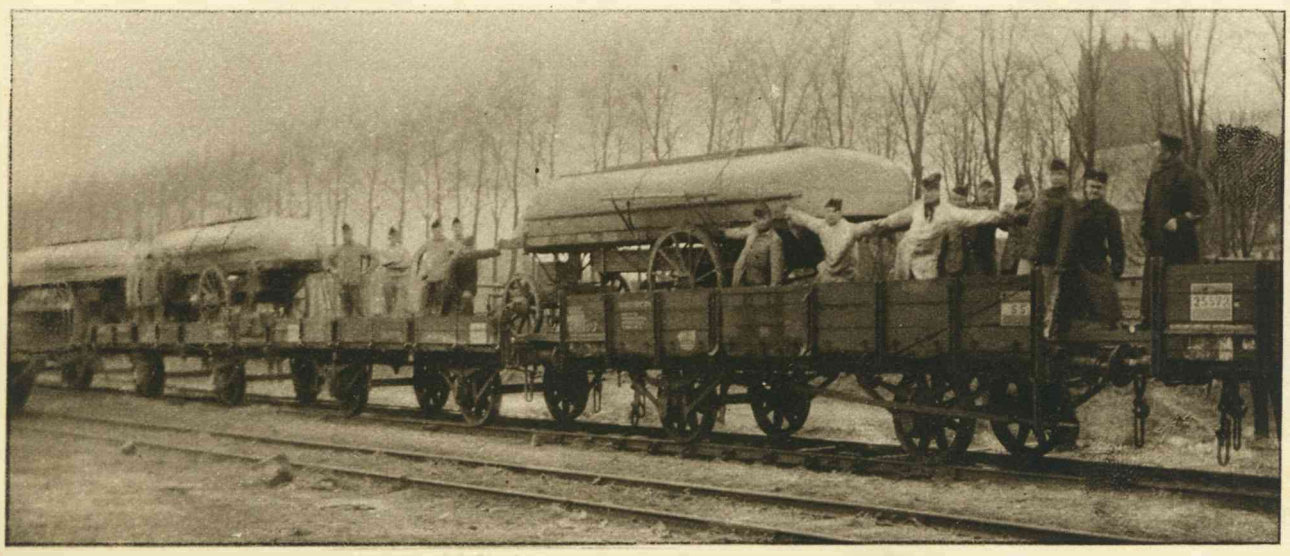
Een paar geleiders blijven in de wagens om te zorgen, dat er niets bijzonders gebeurt, want even rustig zijn de viervoeters niet altijd. Zelfs treft men er zeer recalcitrante elementen onder aan, die zich heftig tegen de door de menschen voorgenomen treinreis verzetten. Met eenigen tact is dit verzet echter spoedig gebroken.



HET LOSSEN DER PAARDEN.

Een kalm en beslist optreden is noodzakelijk. Ruwheid is, zooals altijd, uit den booze. Een paar losse strengen om de achterhand en onze vriend is spoedig in den wagen. Een andere manier is het paard een doek over het hoofd te doen, even met hem rond te wandelen en hem daarna te verschalken. Van den prins geen kwaad wetend, loopt hij over de laadbrug den wagen in.

Het laden van het materieel is ook ieders werk niet, vooral niet, wanneer zulke bakbeesten van wagens, als op onze foto's voorkomen, een treinreis moeten maken. Deze pontonwagens moeten bij voorkeur met z. g. koplading geladen worden. Daartoe verbindt men de verschillende, gewoonlijk open goederenwagens door overbruggen (b. v. landgoten, koebruggen) met elkander en rijdt vervolgens de pontonwagens achter elkaar erop. Ze worden daarna met stopwiggen en touw zoodanig vastgezet, dat ze tijdens de reis niet van stand kunnen veranderen. Een andere wijze van laden is de zijlading. Deze biedt het voordeel, dat verscheidene wagens tegelijkertijd geladen kunnen worden en naast de koplading voor het kleinere materieel gebruikt worden.



HET LOSSEN VAN EEN DER PONTONWAGENS.