Het overtrekken van breede waterwegen

(Van onzen militairen medewerker)



Overzetten van paarden met vlotten. — De afvaart.

Van bijzonder belang zijn in dezen oorlog breede wateren, als rivieren, kanalen, inundaties, enz., voor de verdediging des lands gebleken. Zoowel in het Westen als in het Oosten wordt telkens achter die breede waterwegen stand gehouden, zoodat ze als 't ware de verdedigingslijn aangeven. Nu weder gaat de Isonzo een belangrijke rol in de krijgsverrichtingen spelen en ik hoef slechts namen als de Maas, Yser, Aisne, Oise, Marne, Weichsel, San, Bzura enz., te noemen om er U van te overtuigen van welk enorm gewicht deze wateren voor de defensie des lands zijn geweest en nog zijn.

En geen wonder! Zij toch vormen een natuurlijke hindernis die niet gemakkelijk te passeeren is, wanneer de verdediger in de gelegenheid is geweest de in tijd van vrede bestaande overgaansmiddelen, m. a. w. de bruggen, te vernielen. Dan immers moet de aanvaller in het gezicht van snelvuurgeweren en -kanonnen zoo'n overgang forceeren en ieder zal inzien welk een geweldige worsteling dit vereischt, waar het hem al moeilijk valt in het open veld een verdedigende stelling te veroveren.

Het eenige bezwaar voor den verdediger zou kunnen zijn, dat deze geen troepen genoeg heeft om een eenigszins lange waterlijn naar behooren te verdedigen, zoodat de aanvaller van het moment der verrassing gebruik kan maken om snel troepen naar den anderen oever te brengen, die zich daar kunnen nestelen. Maar zooals de toestand tegenwoordig is, zijn de rivieren en kanalen in dezen oorlog telkens met succes verdedigd en is het voor een aanvaller een haast ondoenlijke taak deze wateren over te trekken, wanneer de verdediger op zijn tellen let.

Toch zal natuurlijk de aanvaller pogingen aanwenden en voor een energiek leger is niets onmogelijk, maar groot zullen de offers ontegenzeggelijk zijn.

Steeds zal de aanvaller verrassend moeten optreden, den verdediger in het onzekere dienen te laten, waar hij zijn grootste kracht zal inzetten om op die wijze succes te kunnen behalen.

In groote verhoudingen moeten een of meer bruggen geslagen of de vernielde hersteld worden. Meestal zal men tot het eerste besluiten, omdat slaan in het algemeen vlugger gaat dan herstellen.

Het spreekt van zelf, dat die brugslag beveiligd behoort te worden, m. a. w. er moeten troepen op den anderen oever zijn, die den vijand een eindweegs terugwerpen of een opdringen tegengaan. Dit heet het vormen van een bruggenhoofd, waarachter de pontonniers of pioniers rustig de brug kunnen bouwen. Dit vormen van een bruggenhoofd is de taak van het eerste échelon, zoo spoedig mogelijk versterkt door andere afdeelingen, zoodat tenslotte de hoofdmacht veilig over de brug kan trekken.

Hoe komt nu dat eerste échelon aan den tegenovergestelden oever, wanneer er van een brug nog geen sprake is? Daartoe staan den troep verschillende middelen ter beschikking. Cavalerie in klein verband kan overzwemmen, waarbij het personeel b.v. in vouwbooten gezeten is. Maar voor deze manoeuvre moet alles meewerken o.a. de gesteldheid der oevers, het weer enz.

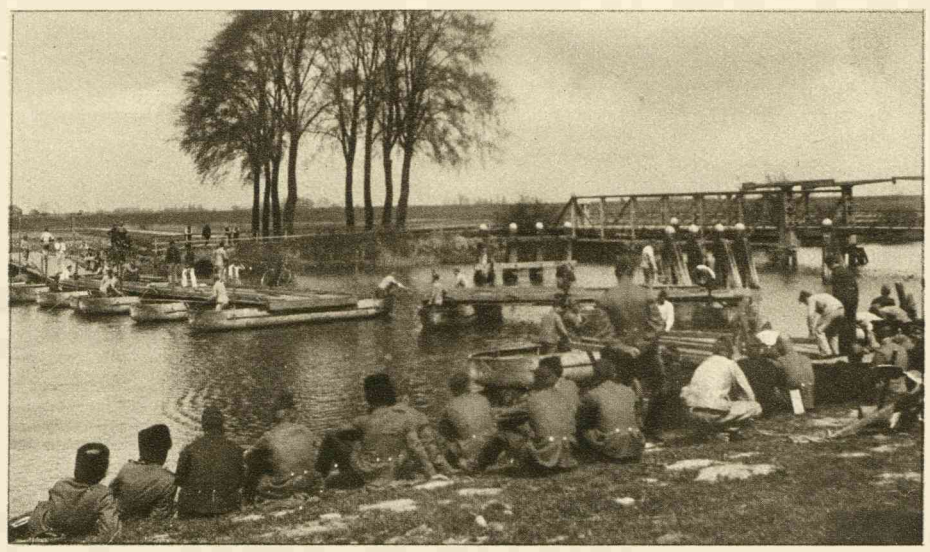
Het liefst maakt men van particuliere vaartuigen gebruik, daar dan het pontonmaterieel beschikbaar blijft voor den onmiddellijken brugslag. Is evenwel geen particulier vaartuig aanwezig, dan dienen de pontons aangesproken te worden.

De enkele ponton gebruikt men niet gaarne voor deze doeleinden; deze ligt te rank op het water en kan ook maar enkele infanteristen vervoeren.

Beter voldoen z.g. gekoppelde pontons (twee pontons, welke door middel van brugplanken stevig aan elkaar gesjord worden) en vlotten van twee pontons (zie de foto's). Het vervaardigen van een vlot duurt langer, omdat hier ook onderliggers aan te pas komen en een brugdek wordt gemaakt. Daar tegenover staat echter, dat met een vlot ook paarden en voertuigen overgebracht kunnen worden. Heeft men dus enkel infanterie over te brengen dan zijn gekoppelde pontons te verkiezen, anders moet men zijn toevlucht tot vlotten nemen. Doch dan zijn voor het vervoer van paarden en voertuigen ook aanleghoofden noodig.

De gekoppelde pontons kunnen 40 geheel uitgeruste manschappen overzetten. Een vlot van 2 pontons 50 infanteristen of 6 paarden (zie de foto's) of een voertuig en 4 paarden met manschappen of 24 wielrijders. Bij het vervoer der paarden dringen de beesten tegen elkaar, zooals de foto's duidelijk te zien geven. Waarschijnlijk oefent de breede waterbaan een eenigszins bevreesd makende invloed op hen uit. Zet men echter naast de hoofden der buitenste paarden een paar man, dan zijn ze spoedig gekalmeerd.

Gebruikt men een vak van 4 pontons, dan kunnen



TIJDENS DEN BRUGSLAG.



DE BRUG IS GEREED.



CAVALERIE TREKT OVER DE GESLAGEN BRUG.



Overzetten van paarden met vlotten. — De overvaart.

zelfs 100 man of 12 paarden overgebracht worden. Doch de vervaardiging van zoo'n vak duurt ook weer langer. En men moet juist van het moment der verrassing gebruik maken om troepen naar den anderen oever te brengen.

Eenmaal daar genesteld, is reeds veel gewonnen.

Hoe heeft nu het overbrengen van het eerste échelon plaats, wanneer men over het noodige overzetmaterieel beschikt? Nogmaals moet op het verrassende der overbrenging gewezen worden als eerste factor voor succes. Ook het aanvoeren of gereedmaken der overzetmiddelen dient dus zoo gedekt mogelijk te gebeuren. 's Nachts omwindt men de geluidmakende deelen als riemen, beugels, enz, met lappen, stroo, biezen of touwwerk. Een pontonnierofficier is belast met de voorbereiding en de leiding van het inschepen. Hij moet precies weten, hoeveel elk vaartuig kan bevatten en hij mag het sein tot afvaren niet geven, vóórdat alle vaartuigen daartoe gereed zijn. Daarna roeit elk vaartuig naar zijn aan genen oever aangewezen plaats, in den regel recht tegenover de plaats van inscheping gelegen. De riemen worden zoo stil mogelijk in en uit het water gebracht. Zoo veel mogelijk moet in ééne lijn gevaren worden; op deze wijze wordt bij ontdekking het vaartuig, dat het dichtst bij genen oever is, niet alleen doel van het vijandelijk vuur, terwijl voorts een zoo groot mogelijk aantal troepen gelijktijdig den vijandelijken oever bereiken.

Een vaarlichaam, dat ontdekt en beschoten wordt, zal zoo snel mogelijk den vijandelijken oever trachten te bereiken. Kogelgaten in de ponton onder de waterlijn worden met een stuk hout voorloopig gestopt.

Voor de volgende échelons vaart elk vaarlichaam zoo snel mogelijk tusschen zijn laad- en losplaats heen en weer. Heeft het eerste échelon den tegenovergestelden oever bereikt, dan zal het beproeven zich zoo snel mogelijk uit te breiden om de pontonniers in de gelegenheid te stellen de brug voor de hoofdmacht te slaan.

Dit eerste échelon, dat vreeselijke verliezen zal lijden, wanneer de verdediger op zijn „qui vive" is, moet onmiddellijk door volgende afdeelingen versterkt worden, wil de geheele onderneming niet mislukken.

Ook de pontonniers moeten het slaan van de brug zeer snel verrichten, opdat de hoofdmacht den zich op 's vijands oever bevindenden troepen tijdig te hulp kan komen.

Het overschrijden van militaire bruggen behoort door de troepen op de voorgeschreven wijze te geschieden, daar anders de kans bestaat, dat de brug niet tegen het vervoer bestand is.

Zoo is in het algemeen het samendringen van passeerende infanterie op de brug ten strengste verboden, omdat dan de brug ter plaatse overmatig wordt belast en de mogelijkheid geboren wordt dat ze bezwijkt.

Enkele pontonniers nemen in de pontons plaats en zorgen, dat deze niet te sterk schommelen, waartoe ze, zoo noodig, wanneer de waterdiepte het toelaat, boomen of haken in den grond steken. De infanterie marcheert uit den pas; de cavalerie stijgt af; de stukrijders blijven te paard, omdat ze dan het voertuig beter kunnen besturen.

De grootste stilte wordt in acht genomen, opdat de commandant der brug en diens personeel in de gelegenheid zijn, zich desvereischt verstaanbaar te maken.