



DE „TREIN"

(VAN ONZEN MILITAIREN MEDEWERKER)
:: (NADRUK VERBODEN) ::

Daar nu en dan ook een kijkje bij het feitelijk niet-strijdende gedeelte van ons leger, met name bij den „trein", gewenscht is, vragen wij thans de aandacht der lezers voor eenige foto's, die zoo'n afdeeling te velde in beeld brengen.

Al wordt door een trein-onderdeel niet gestreden, werk is er genoeg. Het Duitsche rijmpje:

Die schönste Waffe ist der Train,
Er führt den Säbel nur zum Schein,

moge eenigszins spottend bedoeld zijn, de tegenwoordige oorlog heeft afdoende bewezen, dat de trein al bijzonder goed ingericht moet zijn, wil het leger tijdig van al het noodige voorzien kunnen worden. Het Legerbestuur, dat zijn trein verwaarloost en als een quantité négligeable beschouwt, handelt dan ook kortzichtig, waarvan de troep later de wrange vruchten plukt!

De afdeeling, welke op de foto's vereeuwigd werd, kon blijkbaar niet langer den gebaanden weg volgen. Misschien stond deze zoo hevig onder vijandelijk vuur, dat het noodig was het terrein in te gaan. Dit heeft men gedaan met het gevolg, dat ook nog een watertje overbrugd moest worden, dat toevallig op de marschroute lag. Vlug wordt wat hout in de nabijheid gekapt, de noodbrug in orde gemaakt, waarna de colonne kan passeeren. Dat hierbij verrassingen niet altijd zijn uitgesloten, bewijst een der foto's, waarop de manschap druk bezig is een in het water getuimelde caisson op het droge te brengen. Doch ook bij den keukenwagen laten ze zich niet onbetuigd.

Reeds zooeven mocht ik er op wijzen, dat de trein in dezen oorlog onschatbare diensten heeft bewezen, zoodat het zeer ongepast zou zijn, smalend op zijn prestaties neer te zien.

Wel strijdt zoo'n afdeeling niet met de wapens in de vuist, maar aan de taak, die ze te verrichten heeft, is daarom niet minder gevaar verbonden.

Hoe kwetsbaar is b.v. een lange treincolonne voor de bommen uit vliegmachines, hoe gemakkelijk staat zoo'n voertuigensleep aan een vuuroverval van artillerie bloot, zooals we meer dan eens in de verschillende communiqué's lazen.

En moet hij ook niet op het gevechtsterrein zelf optreden? Munitie brengen, waar het nijpt, gewonden opsporen en verplegen, telegraafverbindingen leggen tusschen diverse commandoposten, bruggen slaan in het gezicht van den vijand, enz.

Heden ten dage worden aan treinafdeelingen de hoogste eischen gesteld. Zij zijn het, die de vechtende troepen in staat stellen hun taak naar behooren te vervullen. Waar zou het heen moeten, als de strijdende deelen b.v. niet tijdig levensmiddelen en fourage ontvingen? Geen enkele landstreek is zoo onuitputtelijk, dat ze maar steeds in de voeding van den troep zou kunnen voorzien. De „vivres" moeten dus aangevoerd worden, allereerst uit het étapengebied langs spoor- en waterwegen, later door auto's en met paarden bespannen voertuigen. Een en ander moet dus minitieus in elkander grijpen. Gebeurt dit niet, dan functionneert de „trein" niet naar behooren en laat hij de vechtende troepen in den steek. Tot welke schromelijke gevolgen zulks aanleiding kan geven, weet ieder, die er van op de hoogte is, dat slechts die soldaat goed vecht, die goed gevoed is.

Natuurlijk is de taak van de treinafdeelingen in een klein land als het onze met tal van goede verkeerswegen veel geringer dan in de groote Rijken, die elkaar thans beoorlogen. Hoe moeilijk is b.v. het transport in



Polen, dat arm is aan gebaande wegen. Zooals het er hier op het oogenblik in Brabant buiten de heirwegen uitziet, zoo stel ik mij Polen voor. En waarschijnlijk is het dan nog veel erger. Door zulk een onafzienbaar modderland alles te moeten aan- en afvoeren en dat maar niet, wanneer men wil, doch op tijd, als de strijdende troepen daaraan behoefte hebben, dat is een reuzentaak, waarvoor men niet genoeg respect kan hebben. Denk maar alleen eens aan het artikel „munitie". Enorme kwantums zijn hiervan dagelijks noodig, vooral als een aanval voorbereid moet worden. En niet slechts de lichte veldprojectielen, doch ook de zware houwitsers- en mortier-granaten van 40, 200 en zelfs van 1000 K.G.

Van de spoorwegwagons in de artillerie-munitie-treinen, van die treinen, gelijk in Duitschland, in de lichte munitie-colonnes, vervolgens in de gevechtstreinen der batterijen en daarna in den vuurmond: „It is a long, long way", vóór het eindelijk tot verschieten gekomen is.

En dan die duizenden en duizenden infanterie-patronen voor geweer en mitrailleur. Onze foto's brengen juist een infanterie-munitietrein in beeld, waarin een stevige reserve-voorraad is opgehoopt. Die kleine, lichte patroon-caissons door twee paarden getrokken, zijn een snel vervoermiddel.

En is het in Polen al moeilijk, hoe ingewikkeld moet dan wel het transport in de Karpathen of aan de Isonzo zijn, waar de voorraden langs vrijwel onbegaanbare bergpaden naar de strijdende troepen worden gebracht.

Schitterend was de prestatie van het Duitsche legerbestuur, toen het in Polen plotseling een groot gedeelte van zijn trein-voertuigen door sleden moest vervangen, omdat het voor de arme paarden eenvoudig onmogelijk was de zware wagens door de sneeuw te trekken. Daarmee toonde het zich even soepel, als in het wijzigen van zijn operatie-plannen. In Servië moesten de Centralen eveneens de zware transport-colonnes vervangen door lichte en er zelfs hier en daar toe overgaan alleen lastdieren te bezigen, omdat het gebruik van wagens ten eenenmale buitengesloten was.

Ook de Geneeskundige Dienst moest hieraan meedoen.

De verbandmiddelen en instrumenten werden op lastdieren verpakt, daar het gebergte totaal ongeschikt was voor het bezigen van voertuigen.

Een groote vooruitgang in den treindienst was het invoeren der auto-tractie. Vooral bij de Groote Mogendheden legde men zich er op toe practische vrachtauto's te construeeren.

Bekende maatschappijen, die zich verbonden dergelijke wagens te fabriceeren, kregen subsidie en dientengevolge beschikte men in het buitenland spoedig over een groot aantal alleszins bruikbare lastautomobielen.

Ook in ons land is men sinds den oorlog in dit opzicht een heel eind verder. Talrijke personen-auto's werden in vrachtauto's herschapen en bij de firma Spijker bestelde het Legerbestuur een zeker aantal zware lastautomobielen. De auto-tractie mag zich dan ook in aller sympathie verheugen. Want het gaat goed en vlug. Dit legeronderdeel hoop ik bij gelegenheid eens in een apart artikel te behandelen.

Vooral bij den treindienst zal de auto-tractie meer en meer het paardentransport vervangen.

Met name in Frankrijk is men op dit gebied zeer ver. De munitie-treinen der zware houwitsers zijn van motorische beweegkracht voorzien. En het moet uitstekend gaan. Deze auto's behoeven toch niet buiten de wegen te komen. Alleen in Polen zouden ze niet veel presteeren. Doch dit is voor het Fransche leger van ondergeschikt belang.

Ik hoop door dit artikel weer eens de aandacht gevestigd te hebben op een legeronderdeel, dat nog maar al te dikwijls niet au sérieux wordt genomen. De tegenwoordige oorlog heeft hieraan, hoop ik, als aan zooveel andere wanbegrippen, voor goed een einde gemaakt.



