Een lastige manoeuvre

* * * Niet zonder reden prijkt *eenvoud* — „keep it simple!" — in de opsomming van beproefde grondbeginselen, zowel van de oorlog- als de gevechtsvoering: bevelen moeten eenvoudig zijn en niet voor tweeërlei uitleg vatbaar, manoeuvres moeten weinig ingewikkeld zijn zodat zij zonder haperingen kunnen worden uitgevoerd, verplaatsingen op het gevechtsveld moeten in vloeiende lijnen worden opgezet en volvoerd om de leiding daarover en de coördinatie daarvan niet voor onoverkomelijke moeilijkheden te plaatsen. Immers, het uitvoeren van verplaatsingen onder gevechtsomstandigheden is al moeilijk genoeg zónder allerlei ingewikkelde patronen die misschien de toeschouwers bij een excercitiedemonstratie zouden kunnen boeien maar die te velde het onderlinge verband tussen de verschillende eenheden kunnen verstoren en vrijwel zeker zullen leiden tot een verloren gaan van het *momentum*. De tacticus, wie er veel, zo niet alles, aan is gelegen juist dat essentiële momentum „erin te houden", zal daarom — ook al is hij niet doorkneed in Newtons bijdragen tot de klassieke mechanica — de voorkeur geven aan de simpele rechtlijnige beweging, waarbij de wet van de traagheid immers verzekert dat het aan de massa van de eenheid meegegeven arbeidsvermogen zo min mogelijk zal afnemen op de weg naar het gestelde doel.

Nu mag wel als bekend worden verondersteld dat het allerminst eenvoudig is voornoemd proces om te keren. Wanneer eenmaal de massa op de verkeerde weg in beweging is gezet zal dezelfde wet van de traagheid het alsnog afremmen bemoeilijken, om van een zo drastische ingreep als het keert maken maar niet te reppen. Te meer zal er sprake zijn van een *lastige manoeuvre*, als de massa zich blijkt te bewegen langs een *hellend vlak*, en uiteraard a fortiori indien daarop de wrijvingsweerstand zodanig gering is dat in feite van een tegenwerkende kracht niet kan worden gesproken. In een dergelijke situatie is het zeer de vraag of een keert maken — ongeacht of dat nu rechts- dan wel linksom zou geschieden — alles in aanmerking genomen wel enige invloed, hoe gering ook, zou hebben op de verplaatsing in de richting van het niet langer begeerde doel: het in andere omstandigheden zo essentiële momentum zou dan zeer wel oorzaak kunnen zijn dat het gegeven commando „rechtsomkeert . . . mars!" geen ander zichtbaar effect heeft dan dat slechts aller neuzen de andere kant op draaien. Het zal wel duidelijk zijn, dat het alsdan zelfs niet meer van belang is of het bedoelde commando al dan niet luidkeels en al dan niet uit volle overtuiging werd gegeven door degene die voor ditmaal eens honderdtachtig graden frontverandering wenste uit te drukken in een gewijzigd momentum!

Het was — uiteraard met enig ingebouwd voorbehoud omdat ten tijde van het persklaar maken van het vorige nummer van de Militaire Spectator nog niet kon worden gesproken van „het" nieuwe kabinet — met name deze onmacht tot het 180° wijzigen van de bewegingsrichting op het hellende vlak, die tussen de regels door in het Nieuwjaarseditoriaal tot uitdrukking werd gebracht. Het was en is, zoals de geregelde lezer zal hebben begrepen, allerminst een aanloop tot het al op voorhand excuseren van het nieuwe bewindstrio voor het geval zij er niet in zouden slagen het verder afglijden van defensie op korte termijn tot staan te brengen om vervolgens in hoog tempo weer terug te gaan naar het niveau waarop het militaire instrument eens stond en, gezien de internationale situatie, ook thans behoort te staan. Neen, een al bij voorbaat aanvoeren van verontschuldigingen zou stellig niet leiden tot vergroting van de wrijvingsweerstand, laat staan tot een perfecte uitvoering van de lastige manoeuvre die zal zijn vereist om een doel te bereiken dat een beweging vergt die tegengesteld is aan het glijden naar de afgrond. De wrijvingsweerstand die in de voorbije periode door de volksvertegenwoordiging werd opgebracht bleek niet toereikend om te kunnen verhinderen dat er van een eenparig versnelde beweging moest worden gesproken. Het staat nog te bezien of de nieuwe samen-

stelling van de Tweede Kamer een merkbare remming zou waarborgen. Kortom, het is aan de nieuwe minister van defensie en zijn beide staatssecretarissen, in eerste instantie een luid en duidelijk „ . . . kéért!" te laten horen, waarbij het defensiepersoneel en de medebelanghebbenden — in casu het gehele Nederlandse volk — níét bepaald geinteresseerd zullen zijn in het woord dat aan dat uitvoeringscommando voorafgaat!
Het lijdt overigens geen twijfel dat sterke krachten zullen worden ingezet voor het handhaven van het momentum in de, in deze kolommen herhaaldelijk gewraakte, voor defensie ongunstige richting. In dat verband is het — zonder met deze opmerking een politieke voorkeur te willen uitspreken — misschien wel betreurenswaard dat de Partij van de Arbeid niet langer verantwoordelijkheid draagt voor dit departement: een zekere terughoudendheid, zoals die tot voor kort af en toe nog wel kon worden opgemerkt bij de fractieleden die sterke bindingen hadden met antimilitaire stromingen uit de achterban, lijkt in de gegeven verhoudingen weinig waarschijnlijk!

Dat alles vermag evenwel niet weg te nemen dat er voor defensie weer hoop is; góéde hoop zou wellicht te optimistisch klinken, terwijl er voorlopig nog weinig uitzicht is op een aanmerkelijke verbetering. De naaste toekomst zal moeten leren in hoeverre de thans optredende bewindslieden in staat zullen blijken tot méér dan „keert" roepen tegen een ontkrachte massa die het verderfelijke momentum niet kwijt kan.

In de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog, toen de Nederlandse krijgsmacht nog was uitgerust met Brits materieel waaronder ook de befaamde Brencarriers, plachten de bestuurders van deze op stalen rupsbanden rijdende gevechtsvoertuigen van tijd tot tijd hun bekwaamheden te demonstreren door op klinker- of betonwegen in volle vaart een zodanige ruk aan de besturingsorganen te geven dat het voortjagende voertuig 180° om zijn as draaide, waarna het toch in de oorspronkelijke richting bleef doorschuiven tot de vergeefs malende rupsbanden opnieuw voldoende greep op het plaveisel kregen om de massa te kunnen helpen aan een nieuw momentum, ditmaal in de richting waaruit de carrier was gekomen. Voor het welslagen van die lastige manoeuvre was het essentieel dat de bestuurder zijn vak verstond en zijn voertuig volkomen beheerste. De latere rupsvoertuigen leenden zich minder voor dergelijke demonstraties, omdat de rupsbanden met ingebouwde rubber strips of blokken een zó grote wrijvingsweerstand bezaten dat het keert maken veel sneller in de nieuwe bewegingsrichting kon worden omgezet, al bleef ook dan de manoeuvre op zich zelf lastig voor de bestuurder.

Hoewel het mogelijk vaak erop leek dat de Nederlandse krijgsmacht op gladde glij-ijzers moest blijven doorschuiven, ook al zou er een stevige ruk aan het stuur worden gegeven, mogen de nieuwe bestuurders erop rekenen dat de greep op het wegdek ruimschoots is verzekerd: van vergeefs malende rupsbanden zal geen sprake zijn . . . mits afdoende maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat het hellende vlak nog eens extra wordt begoten met slipbevorderende stoffen. Met andere woorden: het voertuig is bereid te gehoorzamen en de lastige manoeuvre tot een goed einde te brengen. Het wachten is nog slechts op de passende ruk om de 180°-wending te effectueren!