

Transposição de Cursos D'agua

A Engenharia em ação sobre o alto Reno, nas proximidades de COLMAR.

Tradução de um capítulo do livro
Engineers in Battle de autoria do
Ten.-Cel. Paul W. Thompson, feita
pelo **Cap. Newton Faria Ferreira**

Entre dezenas de operações nas quais distinguiram-se as unidades de Engenharia do Exército alemão nas campanhas de 1940, duas são particularmente importantes: a tomada do Forte EBEN-EMAEL nos primeiros dias da invasão e a travessia do RENO, nas proximidades de COLMAR, no dia 15 de junho e seguintes. Ambas mostram o importante papel desempenhado pela Engenharia num team de assalto e a brilhante coordenação das armas que caracteriza a tática alemã.

Este é o relato da operação de COLMAR. Ele foi incluído nesta série com alguma relutância, pois sendo uma operação de vulto, requer para o seu estudo elementos informativos mais minuciosos que os que possuímos. A descrição desta operação, estamos certo, dada a sua importância deverá ocupar no futuro algumas páginas desta ou de outras publicações militares. Aconselhamos que então, seja feita a substituição das presentes notas pelas que forem publicadas.

* * *

Sob o ponto de vista alemão era a seguinte a situação geral no dia 15 de junho de 1940:

- o grupo de Exército B da ala direita havia forçado o SOMME e o baixo SENA, chegando a Paris a 15 de junho;
- o grupo de exército A do centro, fazendo o esforço principal e atacando com divisões blindadas e motorizadas havia forçado o AISNE (9-10 de junho) e estava perseguindo as forças

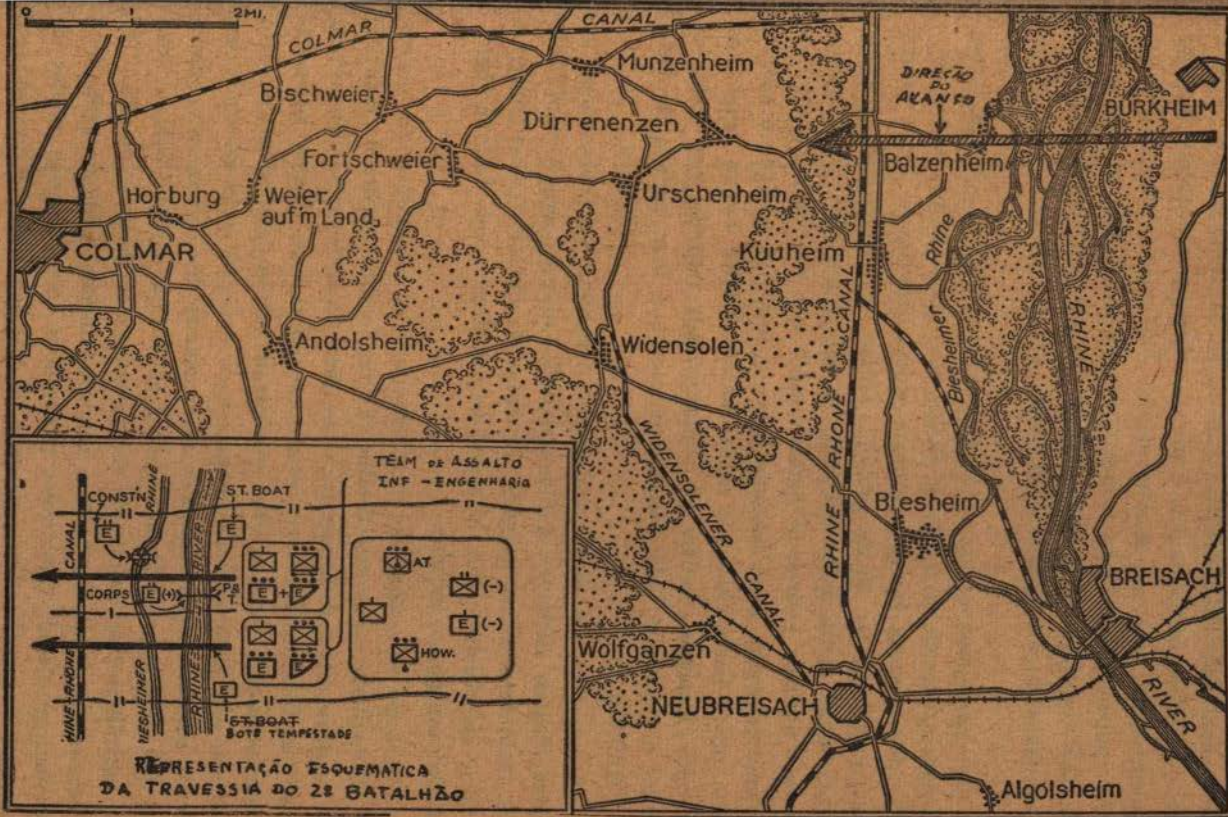
francesas em direção à fronteira suíça. A única ameaça aparente contra este esforço principal alemão, residia na possibilidade de um ataque de flanco, feito pelos três exércitos franceses localizados na frente e atrás da linha Maginot, Alsacia-Lorena. De modo a neutralizar esta ameaça os alemães planejaram uma serie de ataques contra a frente de Alsacia-Lorena. Um deles deveria ser feito pelo primeiro exército, atacando ao Sul da região de SAARBRÜCKEN. Outro deveria ser feito pelo sétimo exército atacando através do Reno, nas proximidades de COLMAR. Algumas fases desta última operação é que nos propomos relatar.

* * *

Os alemães referem-se à operação de COLMAR como uma bréche aberta na linha Maginot. Contudo é interessante lembrar que a principal linha Maginot estendia-se tão sómente até a fronteira franco-alemã não protegida pelo RENO. Ao Sul da linha Maginot principia a existência de fortificações francesas porém não da mesma importância. Compreendiam uma linha de posições fortificadas, em concreto, com a missão de proteger o rio pelo fogo de Metralhadoras. Estas posições estavam ligadas a um sistema de fortificações de campanha, o qual incluía simples trincheiras para serem usadas pela Infantaria. Mas a retaguarda existia também uma segunda linha de posições fortificadas, em geral marginando o canal RENO-RHONE. Ao oeste estavam as montanhas VOSGES. Nessa região nenhum trabalho de fortificação permanente existia que pudesse ser associado à expressão Linha Maginot. Em consequência é evidente, que nessa região o obstáculo principal com que os franceses contavam para sua segurança, era formado pelo rio RENO.

O RENO, nas proximidades de COLMAR, media cerca de 30 metros de largura, sendo sua correnteza cerca de 3,6 ms. por segundo (Para verificar o contraste é citado aqui o rio Chatahoochee, o qual em Fort Benning, tem cerca de 90 ms. de largura — excepto nas cheias — e uma correnteza de 0,9 ms. por segundo). (1) Confo

(1) O nosso conhecido SAPUCAÍ, ao passar pelos terrenos do 1.º Btl. de Pontoneiros, em ITAJUBÁ, tem uma largura de cerca de 40 ms. — exceto nas cheias — e uma correnteza de 0.60 ms. por segundo.



vemos no mapa a seguir, ao oeste do RENO existem dois canais: o velho canal BIESHEIMER-RENO e o RENO-RHONE. O terreno entre o RENO e as montanhas é plano, coberto por pequenos bosques dispostos como mostra o mesmo mapa. Certamente bem poucos poderão opor-se à conclusão francesa de que o RENO, na região de COLMAR constituía um poderoso obstáculo que justificasse a presença de tão fracas fortificações a retaguarda.

Não possuímos no momento uma informação exata sobre as forças francesas existentes na região de COLMAR. Sabemos que uma grande parte das reservas francesas tinham sido retiradas da frente Norte, antes do ataque de 15 de junho. Tropas regulares, aparentemente ocupavam as fortificações existentes e outras posições, n'um escalonamento normal; pode-se no entanto supor que seu moral, que nunca foi muito elevado, fosse bastante baixo quando foi iniciado o ataque. Como prova basta citar que nessa ocasião PARIS estava caindo, os exércitos franceses batiam em desorganizada retirada em todas as frentes e a própria linha Maginot começava a ficar isolada do resto da FRANÇA.

A ausência de forte resistência francesa, particularmente de contra ataques eficientes, não impossibilita que a operação COLMAR seja incluída entre as grandes travessias da história. Concluindo, a técnica empregada pelos alemães deverá ficar como valiosa contribuição para nossos estudos.

O início do ataque foi marcado para as 10 h 00 m da manhã de 15 de junho. Por este detalhe já se nota uma quebra da doutrina dos regulamentos de campanha. As razões para escolha desta hora, quasi no fim da manhã, não são completamente claras; provavelmente constituiu ela um fator considerado então como essencial para obtenção da surpresa. A mesma hora deve ter sido escolhida em função da observação cuidadosa dos costumes dos defensores. Supõe-se que os franceses permanecessem em alerta durante toda a noite e o amanhecer, relaxando um pouco durante o decorrer do dia. (É observado aqui, que na noite anterior ao ataque, qualquer ruído feito na margem alemã, tinha como resposta o abrir de fogo vindos da margem francesa). Em consequência é lógico supor-se que sómente esse estado de coisas levou o comando alemão a tomar essa decisão.

(Uma prova da exatidão das suposições alemães reside no fato de terem as primeiras ondas de assaltos capturado alguns defensores justamente quando os mesmos saíam de seus leitos, sendo que alguns deles, mais adeantados, quando regressavam às suas posições vindos do "rancho", aonde haviam ido buscar alguma da refeição matinal).

As informações de que dispomos, sobre esta parte, baseiam-se nas operações do II/444° Regimento de Infantaria. Este Batalhão foi uma das unidades de assalto da divisão. O regimento deveria atacar na seguinte formação: 1.º Btl. à esquerda e 2.º à direita. Este no dia 14 de junho estava reunido n'uma area previamente reconhecida, ao Sul de BURKHEIM. Seus objetivos constam do mapa. O 2.º Btl. compreendia além de suas três Cias. de fuzileiros (E, F, e G) e a Cia. de Mtrs. (H), mais os seguintes elementos adidos:

- 1 Cia. de Sapadores (3 pel.) que se supõe pertencer ao B.E. da D.I.;
- 1 Pelotão de obuzes de infantaria (2 peças 75 mm) da Cia. de Ob. do regimento de infantaria;
- 1 Pelotão anti-tank (4 peças 37 mm) da Cia. A.T. do RiLi

Estas tropas deveriam continuar adidas ao Btl. até ordem em contrário, exceção para a Cia. de Sapadores, que deveria ficar com o Btl. sómente até ter sido atravessado o canal Reno-Rhone.

O 2.º Btl. atacou com duas Cias. em primeiro escalão, F a direita e G à esquerda. Cada uma delas possuía mais os seguintes elementos das tropas adidas: 1,5 Pelotão de Sapadores da Cia. de Sapadores e um pelotão de metralhadoras da Cia. H (4 mtrs.). A outra Cia. de Inf. (E) ficou em reserva, com ordem de acompanhar o avanço à retaguarda das duas Cias, de assalto, pelo centro. As tropas de apoio, — pelotão de obuzes, pelotão Anti-tank, e o restante do Pelotão de Mtrs, — ficaram sob o controle imediato do Cmt. do Btl. O P.C. do Cmt. de Cia. de Sapadores movia-se junto ao P.C. do Btl. No exército alemão, o efetivo e organização de uma Cia. de Sapadores não difere muito do de uma Cia. de Infantaria. Desse modo verificamos que cerca de 30% do efetivo do pequeno "team de combate" organizado tendo como tropa principal a Cia. de Infantaria, era composto de tropas de engenharia.

* * *

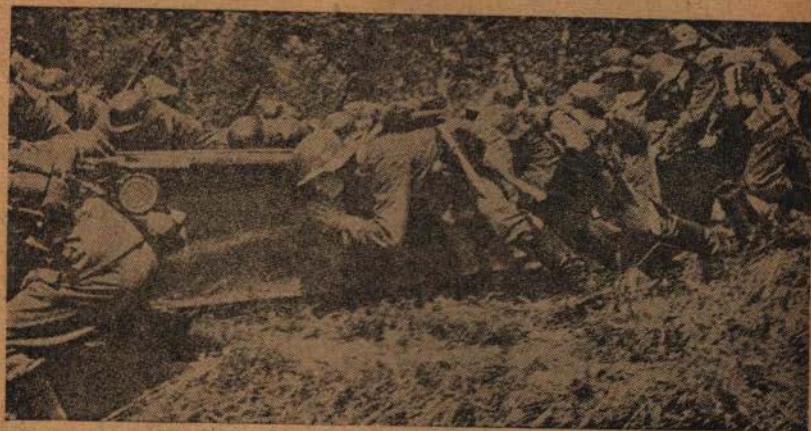
A Engenharia gastou quasi toda a noite de 14-15 de junho cor-tando e abrindo caminhos para os pontos de travessia, trabalho este difficil devido à escuridão e à chuva. Principalmente devido a esta última, a reunião das Cias. do 2.º Btl. foi demorada, tendo uma delas sómente chegado às 6 horas da manhã. Com a chegada de todas as Cias. as tropas dos "teams de assalto" começaram a serem distri-buidas pelos pontos de travessia, sendo pela engenharia guiadas aos locais determinados. Simultaneamente, os botes tempestade a serem utilizados pelas primeiras vagas de assalto foram transportados para os pontos de travessia. Estes, levam-nos a uma das fases mais signifi-cativas da transposição.

* * *

O bote tempestade alemão (Sturmboot ou Blitzboot) (2) é o illustrado nas fotografias que vemos a seguir. Supõe-se que ele seja construido de um metal muito leve ou em madeira compensada e propulsionado por um motor de popa, aparentemente de 4 cilindros e possivelmente com potência superior a 40 HP. O próprio motor, com sua longa haste, suporte da hélice, serve de leme para direção do bote. A idéia do peso do conjunto é dada por uma gravura, aqui não reproduzida, na qual vemos seis homens carregando o bote e quatro, o motor. A capacidade de cada bote parece ser de oito homens equipados com seu equipamento pessoal, e a tripulação, a qual, não é mais de que um soldado de engenharia. Este é a primeira vez que vemos o emprego do bote tempestade alemão. Parece que o mesmo foi especialmente construido para a travessia do Reno.

Existem Unidades especiais para o transporte, manutenção e ope-ração com os botes tempestade (Cias. de botes tempestade), somente onde os mesmos são encontrados. E' ainda desconhecida a sua do-tação para esta operação. As informações que a este respeito temos são bastante precárias; uma delas alude a "30 botes movendo-se numa estreita frente", sem no entanto, esclarecer se é frente de uma

(2) Bote tempestade ou bote relâmpago.



Destacamento de assalto transportando um bote tempestade para a margem afim de iniciar a travessia do Reno



Travessia do Reno, em um bote tempestade, transportando um destacamento de assalto. Note-se o motor de popa e as cargas alongadas com os soldados de Engenharia.

Cia. ou frente de um Btl. Também não há certeza de terem os botes operado diretamente sob o controle do cmt. do 2.º Btl. Parece que tal não foi o caso.

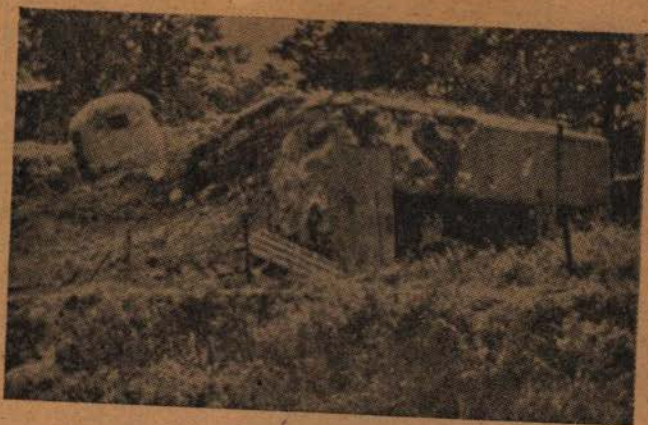
Resumindo podemos dizer que a operação de travessia processou-se do seguinte modo: cada team de assalto (Cia. de Inf., 1/2 Cia. de Sap. e Mtrs. adidas) deveria atravessar o Reno em botes tempestade, sendo os mesmos operados por pessoal da Cia. de botes tempestade. Vemos daí que a operação da travessia propriamente dita, não foi realizada pela Engenharia integrante das ondas de assalto, e sim por outra, especialmente destinada a este mister.

* * *

As tropas alemãs gastaram quasi toda a noite e parte da manhã nos deslocamentos para as diferentes áreas de reunião. Devido à chuva os homens estavam completamente encharcados. Enquanto esperavam pela hora inicial do ataque. "... os últimos preparativos foram feitos. Os cmts. das unidades de botes tempestade mais uma vez explicaram às tropas como deveriam proceder para o transporte do bote..."

Exatamente às dez horas do dia 15 de Junho a Art. alemã abriu fogo. Existem poucas informações sobre as características desta preparação exceto sob um aspecto, aliás bastante interessante: trajetória tensa, canhões de grande velocidade inicial (A.Ae. e AT.) os quais aparentemente haviam sido trazidos para posições bem junto à margem do rio, afim de colocar as fortificações da margem francesa de baixo de seu fogo direto. Usando projéteis especiais contra chapas blindadas e apontadas os canhões diretamente contra os alvos, este fogo foi altamente eficiente. Uma prova evidente de tal afirmação é o estado a que ficou reduzida a posição francesa mostrada na fotografia a seguir.

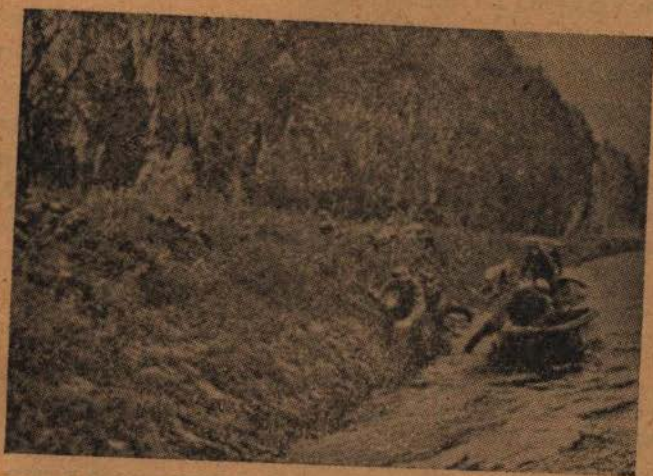
Às 10 horas e 10 minutos da manhã cessou o fogo preparatório e os botes tempestade foram logo lançados nágua. Já então não chovia mais, havendo boa visibilidade sobre o rio. Os alemães continuaram com o fogo de cobertura feito de suas próprias posições na primeira margem, enquanto os botes atravessavam o Reno numa viagem de 20 segundos. As tropas franceses em primeira linha foram



Fortificação francesa após o fogo da Art. alemã

completamente tomadas pela surpresa; parece mesmo que os homens ficaram aturdidos com a violência do fogo da Artilharia durante os dez minutos em que esta atuou. A maioria das fortificações foi posta fora de ação.

Desde que o fogo das metralhadoras dessas posições era o fator chave da defesa fechada do rio, a significação desse bombardeio é óbvia.



Destacamento de assalto deixando o bote tempestade após a travessia

Nesta ou noutra fase da travessia não há alusão alguma à Artillaria francesa. A sua falta leva-nos a perguntas que não poderemos responder com os fracos elementos de que dispomos.

Mesmo sem a barragem de metralhadoras com as quais os franceses pretendiam impedir a travessia, os atacantes sofreram sérias perdas, resultante dos tiros isolados de bons atiradores, quer trepados em árvores, quer em posições nas trincheiras. Embora o fogo da preparação tenha sido eficiente contra as posições fortificadas, pouco êxito teve contra os sacos de terra que protegiam aquelas posições. Em qualquer hipótese, "...mais da metade dos botes tempestade foram postos fora de ação, sendo que alguns deles, por falhas no motor".

* * *

Logo que atingiram a margem francesa os alemães cuidaram de completar a destruição da primeira linha de fortificações francesas. Nesta operação a "...resistência inimiga foi neutralizada pelo coordenado ataque Infantaria-Engenharia". Vemos novamente aqui a Engenharia incluída num pequeno team de combate, não com a missão particular de efetuar a travessia do rio, mas destinada a ser usada no assalto a posições fortificadas inimigas. Neste assalto foi empregada a mesma técnica que para a captura do Forte Boussois, nas proximidades de Varsóvia. A essência de tal técnica reside na aplicação de explosivos militares contra fortificações. Uma prova do que é afirmado vê-se no desenho a seguir, onde é mostrado um bote tempestade transportando um destacamento de assalto, parcialmente constituído por tropa de Engenharia, o que se pode avaliar pelas cargas alongadas levadas pelos soldados. Na verdade o referido desenho é bastante interessante: "um destacamento de assalto com elementos de engenharia, atravessando um rio num bote tempestade, também de engenharia".

* * *

A progressão do 2.º Btl. após a neutralização da resistência francesa em primeiro escalão pode melhor ser acompanhada no mapa que ilustra o presente. A primeira crise manifestou-se quando as unidades de assalto aproximaram-se do BIESHEIMER-RENO, estreito

de veículos sobre o RENO, possivelmente em portadas. Simultaneamente já estavam sendo feitos preparativos para a construção da ponte, provavelmente pela Engenharia do Corpo de Exército, especialmente destinada para esse fim.

Maiores detalhes relativos à construção da ponte não possuímos, mas existe uma nota que diz: "...a parte mais difícil da construção da ponte residia em guiar as portadas individualmente para seus lugares, as quais ligadas deveriam constituir a ponte. Esta fase da construção começou no segundo dia". (16 de Junho, possivelmente.) Como já foi dito, a travessia dos veículos sobre o Reno deve ter sido realizada na tarde de 15 de Junho.

Se considerarmos as características do Reno, são confirmados os comentários alemães sobre as dificuldades da construção da ponte. A forte correnteza do rio só permitia navegação, com o emprego de motores de popa. A mesma, combinada com a natureza arenosa do fundo do rio, tornou ineficiente o uso de âncoras. A primeira dificuldade foi vencida pelo uso dos motores de popa regularmente de 100 HP; a última, por um recurso de circunstância, amarrando pesadas cadeias metálicas às âncoras. Aparece, a esta altura, uma nota não muito clara, onde é afirmado que a ponte foi concluída às 21 horas e 30 minutos de 16 de Junho. Se tal ocorreu foi uma "performance" notável.

Enquanto isso se passava, um outro tipo de unidade de Engenharia entrou em ação na noite de 15 para 16. Foi o Btl. de Construção, trazido à frente para reconstruir a ponte destruída pelos franceses nas proximidades de BALZENHEIM.

Amanhecemos o dia 16 com diversos tipos de Engenharia sendo empregadas na região de COLMAR:

- a Cia. de sapadores divisionária, no assalto com a Infantaria;
- o Btl. de construção levantando uma ponte de cavaletes em BALZENHEIM;
- as Cias. de botes tempestade descançando das travessias executadas e esperando pelas cruces de ferro concedidas a todos os elementos que tomaram parte na mesma, e
- a engenharia de Corpo de Exército operando em portadas e construindo mais a retaguarda, nas proximidades de BTRKHEIM, a ponte de equipagam.

braço do Reno. O cmt. da Cia. de Engenharia foi à frente para fazer o reconhecimento da situação; voltou informando ser o rio bastante profundo para dar vau, e as margens pantanosas para permitir o emprego dos botes pneumáticos. Um outro reconhecimento feito mais tarde evidenciou a possibilidade de um vau ao norte de BALZENHEIM, ao lado de uma ponte demolida pelos franceses. A Infantaria-Engenharia atravessou neste vau, tentando estabelecer aí uma pequena cabeça de ponte. Esta operação foi difícil devido ao fogo de fuzileiros localizados em BALZENHEIM. Parece que todo o Btl. atravessou nesse local, durante a tarde.

Nessa altura é, pela primeira vez, relatado algo sobre os já tão conhecidos botes pneumáticos alemães. Eles não figuraram na travessia do Reno, não tendo acompanhado os primeiros elementos a atravessarem o braço de rio BIESHEIMER-RENO. É interessante conhecer, contudo, a maneira com que foram estes botes trazidos até essa frente. Eles estavam sendo carregados pela Cia. E., Cia. em reserva pertencente ao Btl. de Infantaria. Podemos tirar daqui o seguinte ensinamento: as unidades de sapadores atuam em conjunto com a unidade de assalto; seu equipamento de transposição de cursos d'água pode ser transportado pela tropa de Infantaria em reserva.

A travessia do BIESHEIMER-RENO foi completada mais ou menos às 8 horas da noite. O Btl. tentava bivacar em uma posição que tinha ambos os flancos voltados para o rio. A travessia tinha se realizado, mas "...os abastecimentos não haviam ainda chegado, já começando a faltar a água potável".

Aproximadamente às 9 horas as posições francesas, imediatamente à frente da área ocupada pelo 2.º Btl. foram submetidas ao bombardeio de aviões de mergulho. É esta a primeira referência de um apoio aéreo na operação de COLMAR. Mais ou menos ao mesmo tempo, um Pelotão de Artilharia leve e um Pelotão de Obuses, adidos ao Btl., chegaram à frente, e "...consolidaram a cabeça de ponte feita pelo Btl., pelo bombardeio com suas peças, da vila de BALZENHEIM".

* * *

Esta referência feita ao apoio de Artilharia (21 horas de 15 de Junho), indica que tinham sido realizadas operações de transposição

* * *

Na manhã de 16 de Junho o Btl. iniciou o reconhecimento do canal Reno-Rone. Os destacamentos escalados para o mesmo voltaram com as seguintes informações:

a) existiam naquela área muitos obstáculos consistindo principalmente em redes de arame farpado;

b) os franceses haviam abandonado as posições da frente, mas aferrando-se em outras, protegidas por obstáculos de arame farpado, desse lado do canal.

Às 10 horas e 20 minutos da manhã chegou a seguinte ordem do regimento:

“Aviões de bombardeio de mergulho atacam até às 11 horas da manhã. A Divisão atacará o canal Reno-Rone. O ataque terá o apoio da Artilharia.”

Poucos minutos mais tarde o cmt. do Btl. em consequência expediu a sua ordem:

10 h 30 m do dia 16-Junho-1940.

- 1 — Aviões de bombardeio de mergulho atacam até às 11 horas da manhã. Às 11 horas e 1 minuto, nós atacaremos em conjunto o canal RENO-RONE.
- 2 — Formação: mesma de ontem, isto é, Cia. F. à direita e G. à esquerda; a Cia. E. seguirá as duas primeiras, como reserva do Btl., transportando os botes pneumáticos. Os sapadores, bem como os Pelotões de Metralhadoras continuarão com as unidades às quais já estão adidos. O 3.º Pel. da Cia. H. (Mtrs.) ficará à disposição do comando do Btl., marchando à retaguarda da Cia. G.
- 3 — No caso de falta de munição o remuniamento deverá ser feito pela Cia. de reserva.
- 4 — Após a travessia do canal o Btl. deverá reunir-se na estrada DURRENENZEN-URSCHENHEIM, para iniciar sua marcha para o Sul.

Às 11 horas e 1 minuto as Cias. de assalto iniciaram o ataque. Faltam detalhes desta operação. Possuimos apenas um breve relato sobre o tipo de resistência encontrada por uma das Cias. de assalto, a Cia. G. Na zona do seu avanço existiam duas posições fortificadas (concreto), ligadas entre si por um sistema de trincheiras. As mesmas foram logo neutralizadas e às 12 horas e 10 minutos a Cia. atingiu as margens do canal. Às 12 horas e 30 a outra Cia. também atingia o canal. Existiam agora poucos núcleos de resistência, tanto que, alguns elementos fizeram a travessia em botes abandonados, encontrados no local. Poucos minutos mais tarde, com a chegada da Cia. em reserva, a travessia foi completada pelo uso dos botes pneumáticos.

Na outra margem do Canal o Btl. encontrou uma carga de provisões francesas. Foi um acaso que veio a calhar, considerando não terem ainda chegado as rações de boca, alemãs.

A resistência estava no fim. Durante a tarde de 17, o Btl. reuniu-se na estrada e aparentemente em coluna de marcha, dirigiu-se para o Sul, acompanhando o vale do Reno, na direção de BELFORT. Era a seguinte a ordem de marcha:

Cias. G, F, Cia. de Sapadores, Cia. E.

Não foi informado se os botes estavam ou não sendo ainda transportados pela Cia. de Infantaria (E).

Emprego de projetores A. Aé. na Zona do Interior

Tradução pelo 1.º Ten. PROPICIO M. ALVES.
Do C. I. D. A. Aé.

Este artigo que já está composto nas oficinas gráficas, não sai neste número por falta de zinco para a clichêrie.